THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

387.05
ZE
1922

Digitized by the Internet Archive
in 2025 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign

https://archive.org/details/zeitschriftfurbi1922unse

ZEITSCHRIFT
FÜR
BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: **Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln.**

Die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Concessionierter Sächsischer Schiffer-Verein zu Dresden.
4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
5. Elbe-Ostsee-Kanal-Verein E. V. zu Wismar.
6. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
7. Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
8. Kanal-Verein Berlin—Leipzig.
9. Genossenschaft der linksemsischen Kanäle zu Lingen (Ems).
10. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
11. Ostpreußischer Verein für Binnenschiffahrt, Königsberg i. Pr.
12. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
13. Schiffahrtsverein Magdeburg zu Magdeburg.
14. Schlesischer Oder-Verein mit dem Sitze in Breslau.
15. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau u. Neckar, Stuttgart.
16. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
17. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
18. Verein für Binnenschiffahrt in Schleswig-Holstein E. V., Kiel, Schloßgarten 14.
19. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Guben, Neustadt 15.
20. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
21. Küstenkanal-Verein Oldenburg.
22. Südostpreußischer Kanalverein E. V., Allenstein.
23. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
24. Hansa - Kanal - Verein (früher Bramsche - Stade - Kanal - Verein, Bremen).

Verantwortlicher Schriftleiter; **Punt,** Major a. D., **Charlottenburg, Kantstraße 140.**

XXIX. JAHRGANG 1922

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

INHALTSVERZEICHNIS

Vorbemerkung:
Die Ziffern bezeichnen die Seitenzahlen

1. Vereinsnachrichten.

1. Mitteilungen aus dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder: Seite 30, 45, 63, 79, 97, 116, 130, 147, 181, 197, 260, 328, 334
Bericht über die außerordentliche Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 13. Dezember 1921 zu Berlin 1
Bericht über die Sitzung des Großen Ausschusses des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 13. Dezember 1921 zu Berlin 2
Bericht über die Vollversammlung des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt am 15. Dezember 1921 zu Hamburg 7
Einladung zu einer Sitzung des Großen Ausschusses des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 2. März 1922 in Berlin 49
Einladung zum Binnenschiffahrtskongreß am 4. und 5. April 1922 in Essen und Duisburg 83
Bericht über die Sitzung des Großen Ausschusses des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 2. März 1922 in Berlin 84
Bericht über den Binnenschiffahrtskongreß Essen-Duisburg am 4. und 5. April 1922 135
Einladung zur ordentlichen Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 8. Juni 1922 in Berlin 167
Bericht über die ordentliche Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 8. Juni 1922 in Berlin 199
Einladung zu einer gemeinsamen öffentlichen Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt und des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverbandes am 27. September 1922 in Magdeburg 275
Bericht über die Plenarversammlung des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt am 25. August 1922 in Magdeburg 283
Rücktritt des 1. Vorsitzenden Geh. Rat Professor Oswald Flamm 307
Bericht über die gemeinsame öffentliche Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt und des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverbandes in Magdeburg am 27. September 1922 308
Bericht über die außerordentliche Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 9. Dezember 1922 in Berlin 331
Teuerungszuschläge auf die diesjährigen Mitgliederbeiträge 333
Sonderbeiträge 333

2. Aus verwandten Vereinen.

Mitgliederversammlung des Vereins der Dampfschiffsbesitzer und Führer auf den Märkischen Wasserstraßen zu Berlin am 25. November 1921 13
Gründung des Weserbundes am 15. Dezember 1921 30, 34
Der Brandenburgische Oderverein 30
Tagung des Südwestdeutschen Kanalvereins am 17. Dezember 1921 45
Der Verein zur Schiffbarmachung der Lippe . . . 97
Ausschußsitzung des Spediteurvereins für den Rhein und für die westdeutschen Kanäle 116
Aus dem Jahresbericht 1921 des Schiffahrtsvereins Magdeburg 130
Jahresversammlung des Vereins zur Schiffbarmachung der Ruhr 147
Hafenverband des Rheinstromgebietes 148, 181
Weserbund 164
Bayerischer Kanalverein 164, 197, 212
Elbe-Oder-Kanalverein 164
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (Bericht für das Jahr 1920-21) 181
Südwestdeutscher Kanalverein 197
Tagung des Weserbundes 211
Freie Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressenten 212
Gemeinsame Tagung des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz E. V. und des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein — Bodensee St. Gallen in Konstanz am 8. Juli 1922 245
Elbschiffahrtstag 1922 289
Odertag 1922 . . . . . 290, 347
Rheinschiffahrtstag 1922 303
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft 316
Vom Baseler Rheinschiffahrtstag 316
Der Freiburger Schiffahrtskongreß 328
Die Gruppe Industriegebiet des Küstenkanalvereins . 329
Vorstandssitzung des Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals am 26. September 1922 in Magdeburg 347
Tagung des Ausschusses des Werra-Kanal-Vereins am 24. Oktober 1922 in Eisenach 348

II. Fluß- und Kanalschiffahrt in Deutschland.

Donau—Rhein und Donau—Elbe. Von General v. Hippel-Potsdam 19
Erweiterung und Verbesserung der Hafenanlagen der Stadt Neuß a. Rh. Von Stadtbaurat Rittelmann-Neuß 20
Deutschland, die Schweiz und der Rhein 20
Die Weichselschiffahrt 21
Die Bedeutung der Weser. Gründung eines Weserbundes 34
Eisenbahn-Tarif-Politik und Binnenschiffahrt. Von Dr. H. Danner-Berlin-Charlottenburg 37
Die Wasserstraßenbeiräte. Von Dr. H. Danner-Berlin-Charlottenburg 50
Lösung der nordwestdeutschen Kanalfragen durch den Hansa-Kanal. Von Oberbaurat L. Plate-Bremen 56
Die Wendung in der nordwestdeutschen Kanalfrage. Von G. Schnittger-Oldenburg 59
Die Wasserstände der Elbe in den Jahren 1904, 1911 und 1921 68
Der Hansa-Kanal und die Provinz Schleswig-Holstein. Von Dr. Rosehr-Kiel 69
Der südostpreußische Kanal. Von Hauptmann a. D. Schoenfeld-Berlin 70
Ostpreußen und das rechte Weichselufer. Von H. Mankowski-Danzig 71
Brückenlose Kanäle. Vortrag von Direktor Haag-Berlin 84
Der Fortbestand des Reichswasserschutzes. Von Dr. H. Danner-Berlin-Charlottenburg 88
Der Schiffsverkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal im Jahre 1921. Von Ob.-Verw.-Sekr. Neitzel-Kiel-Holtenau 90
Der Hansakanal im Netz der deutschen Binnenwasserstraßen. Von Oberbaudirektor H. Wendemuth-Hamburg 100
Die Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau (Ihre verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung). Von F. Heigl-München 102

387.05
ZE
1922

Die Kraftwasserstraße vom Rhein über den Neckar zur Donau und zum Bodensee. Von Direktor W. Kern-Mannheim 104
Der Wasserstraßenbau im geltenden Recht. Von Dr. H. Danner-Berlin-Charlottenburg 107
Eine deutsch-schweizerische Bundesgenossenschaft in der oberrheinischen Schiffahrtsfrage. Von Prof. Dr. Hennig-Düsseldorf 110
Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Von Ob.-Verw.-Sekr. W. Neitzel-Holtenau 124
Flumen liberum! Von Prof. Dr. Hennig-Düsseldorf 140
Rheinschiffahrt und Versailler Friede. Von Geh. Rat Prof. Dr. de Thierry-Berlin-Grunewald . . . 143
Schiffahrt und Wasserkraft. Von Geh. Rat Prof. Dr. de Thierry-Berlin-Grunewald 151
Die Hafen- und Industriepläne der Stadt Köln a. Rh. Von Dr. Fr. Wilhelmi-Köln 153
Die Frage der Entschädigung von Eigentümern enteigneter oder entzogener Binnenfahrzeuge 156
Wirtschaftliche Untersuchungen über Kanalabmessungen und Schiffsgrößen. Vortrag von Reg.- und Baurat Momber-Goslar 168
Ein Verfahren zur Bestimmung der Gefälle an einem zu entwerfenden Flußkraftwerk. Von Reg.- und Baurat Post-Hoya-Weser 174, 343
Entwurf eines Frankfurter Anschlußkanals (vom Oder-Spree-Kanal nach Frankfurt a. O.). Von Prof. O. Franzius-Hannover 184
Der Kompromiß in der Oberrheinfrage im rechtlichen Licht der Barcelonaer Verkehrsakte 189
Die ersten Bauarbeiten an der Großschiffahrts- und Kraftstraße Rhein—Main—Donau 191
Die ostpreußischen Wasserstraßen. Von Reg.-Baumeister Krüger-Königsberg 205
Der Hansakanal. Vortrag von Oberbaurat L. Plate-Bremen 216
Der Fulda-Kinzig- und der Sinn-Kanal. Von Magistrats-Baurat Uhlfelder-Frankfurt a. M. . . 221
Der Verkehr auf dem Oder-Spree-Kanal. Von Reg.- und Baurat Piper-Fürstenwalde 231
Weserstrombereisung 1922 234
Der Bau des Küstenkanals 235
Der Speditionskursus 1922, veranstaltet vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln. Von Direktor Dr. E. Esch-Köln 236
Weser—Lahn—Main. (Die westliche Linienführung der Weser-Main-Verbindung.) Von Bruno Jacob-Hameln 247
Der Oberrhein 250
Ist die Personenschiffahrt zwischen Münden und Hameln nach der Kanalisierung der Weser noch lebensfähig? Von Reg.- und Baurat Pigge-Hannover 251
Der flußähnliche Schiffahrtskanal. Von Reg.-Baumeister Seboldt-Halle 265
Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder 266
Die Elbinger Haffrinne. Von Hauptmann a. D. Schoenfeld-Oldenburg 269
Die Spedition 269
Die technischen Möglichkeiten der Niedrigwasserregelung der Elbe. Von Geh. Rat Dr.-Ing. h. c. Engels-Dresden 277
Magdeburg als Binnenhafen und seine Beziehungen zum Mittellandkanal. Von Stadtrat Prof. Dr. Landsberg-Magdeburg 282
Die Weltwasserstraße Rhein—Main—Donau und das Ausland. Von Fr. Heigl-München 291
Die Eddertalsperre. Von Bruno Jacob-Hameln 294
Danziger Werften. Von H. Mankowski-Danzig 296
Zum Straßburger Kompromiß in der Rheinfrage . . . 297
Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beim Wasserkraft- und Kraftwasserstraßenausbau. Vortrag von Dr. Ing. Leiner-München 308
Die Schiffswerft von J. W. Klawitter, Danzig. Von H. Mankowski-Danzig 312
Zur Geschichte der Rheinschiffahrt. Von Dr. P. Martell-Berlin-Johannisthal 319
Zur Rheinfrage Basel—Straßburg 321
Die Ueberführung der Berliner Häfen in die Privatwirtschaft. Von Stadtrat Schüning-Berlin 322
Wasserumschlagstarife. Vortrag von Direktor Tillich-Mülheim-Ruhr 334
Denkschrift über einen Elbe-Oder-Kanal in Richtung Dresden—Frankfurt a. O. Von Dr. Ing. Platzmann-Guben 338
Neue Transportwege für die Kohle. Von Fr Risius-Münster 339
Die Wassereisenbahn. Von Reg.- und Baurat Piper-Fürstenwalde 340
Das Sammelwerk „Die Spedition“ 343

III. Fluß- und Kanalschiffahrt im Ausland.

Die Wasserstraßen in den Niederlanden. Vortrag von Ing. F. L. Schlingelmann-Roermond . . . 170
Der St. Lorenz-Strom als Großschiffahrtsstraße. Von Geh. Reg.-Rat Wernekke-Berlin-Zehlendorf 206
Die russischen Zuflüsse des Schwarzen Meeres. Von Dr. Bodo Ebhardt-Berlin-Grunewald . . . 263
Wirtschaftliche Ziele an der Donau. (Ein Wettlauf um die Verkehrswirtschaftszentren Wien-Preßburg-Budapest.) Von Fr. Heigl-München 337

IV. Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete.

Zur Anwendung des § 73 Binnenschiffahrtsgesetz. Von Dr. Schneider-Breslau 9
Liegegeld und Schadenersatzansprüche des Frachtführers im Binnenschiffahrtsrecht. Von Dr. Werneburg-Berlin 21
Die Obhuts- und Bewachungspflicht des Schiffsbesitzers. Von Dr. Werneburg-Berlin 72
Das beiderseitige Verschulden beim Schiffszusammenstoß und die Bemessung des Schadenersatzes . . 74
Die Haftung des Reiches im Nord-Ostsee-Kanal. Von Ob.-Verw.-Sekr. W. Neitzel-Kiel-Holtenau . . 91
Zwischenhäfen. Von Dr. Schneider-Breslau . . 92
Steuerliche Behandlung der für die Ersatzbeschaffung enteigneter Binnenschiffe aufgewandten oder noch aufzuwendenden Beträge 92
Zur Rechtstellung des Spediteurs im Frachtrecht. Von Dr. Werneburg-Berlin 157
Aus dem Speditionsrecht. Von Dr. Werneburg-Berlin 191
Der Frachtbrief im deutschen und internationalen Eisenbahnfrachtrecht. Von Dr. Werneburg-Berlin 238
Entscheidung des Landgerichts Stettin in der Berufungsinstanz vom 10. 7. 1922. Von Dr. Schneider-Breslau 251
Von wann ab beginnt die Löschzeit gemäß § 47 B. Sch. G. zu laufen? Von Dr. Schneider-Breslau 252
Frachtbrief, Duplikat und Ersatzpflicht. Von Dr. Werneburg-Berlin 253
Der Schiffer als Vertreter des Schiffseigners. Von Dr. Werneburg-Berlin 323

V. Technische Mitteilungen.

Einrichtungen zur Beseitigung von Explosionsgefahren auf Binnenwasser-Motorfahrzeugen. Von Ing. Bruno Müller-Kiel 9
Neues über Drehflügelschrauben und Wendegetriebe. Von Ing. Bruno Müller-Kiel 237

VI. Verschiedenes.

Die Bedeutung des Betonschiffbaues für die Binnenschiffahrt. Von Reg.- und Baurat Teubert-Minden 2
Wasserbau- und Binnenschifahrts-Ausstellung Essen 1922 8
Die Gründung der Rhein-Main-Donau-A.-G. 17
Die Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung Essen 1922 und die in Essen stattfindende Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt . 67

525104

Die Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung Essen 1922 87
Die Wasserbau- und Binnenschiffahrtsausstellung Essen 1922 99
Die Eröffnung der Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung in Essen 1922 119
Betrachtungen über die Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung in Essen. Von Dr. Ismer . . 155
Erfahrungen mit dem für das Schleppamt Hannover erbauten Eisenbetonkahn „K. 5". Von Reg. und Baurat Petzel-Hannover 176
Erwiderung auf den Artikel „Erfahrungen mit dem für das Schleppamt Hannover erbauten Eisenbetonkahn „K. 5". Von Dipl.-Ing. A. Brune-Minden . . . 204
Ausstellung für Wasserstraßen und Energiewirtschaft in Nürnberg vom 15. 8. bis 30. 9. 22 260
Die Binnenschiffahrt auf der Mitteldeutschen Ausstellung zu Magdeburg. Von Geh. Rat Contag-Berlin-Friedenau 276
Die Landesanstalt für Binnenfischerei am Müggelsee bei Berlin. Von Dr. P. Martell-Berlin-Johannisthal 298

Anmerkung:

Ueber „Kleine Mitteilungen", „Wasserstandsnachrichten", Mitteilungen aus dem geschäftlichen Leben, Kursberichte, Patentberichte und Bücherbesprechungen ist kein besonderes Inhaltsverzeichnis aufgestellt worden.

Druck von A. Seydel & Cie. Aktiengesellschaft, Berlin SW 61.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 1
1. Januar

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: **Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm**

Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., **Charlottenburg, Kantstraße 140**

Bezugspreis 60 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich.

Einzelne Hefte 3 Mark

Anzeigen kosten für die 5gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 3,00

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.
Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Bericht über die außerordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 1. — Bericht über die Sitzung des Großen Ausschusses des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 2. — Bericht über die Vollversammlung des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt. S. 7. — Wasserbau- und Binnenschiffahrt-Ausstellung in Essen 1922. S. 8. — Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete. S. 8. — Technische Mitteilungen. S. 9. — Kleine Mitteilungen. S. 10. — Vereinsnachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 13 — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 14. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 14. — Kursbericht. S. 15. — Patentbericht. S. 15. — Bücherbesprechung. S. 15.

Bericht über die außerordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt

abgehalten am 13. Dezember 1921, vorm. 10 Uhr, im Vereinshause deutscher Ingenieure, Berlin NW 7, Sommerstr. 4a

Den Vorsitz führt Geheimrat Flamm.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und begrüßt die erschienenen Herren.

Vor Beginn der geschäftlichen Angelegenheiten widmet der Vorsitzende dem Andenken des am 7. Dezember verstorbenen langjährigen Schatzmeisters des Zentral-Vereins, Herrn Handelsgerichtsrat Hugo Heilmann, Worte wärmster Teilnahme.*) Die Anwesenden erheben sich zur Ehrung des Verstorbenen von ihren Sitzen.

Herr Heilmann war seit 1903 Mitglied des Zentral-Vereins und hat ebensolange die oft recht schwierigen Kassengeschäfte des Zentral-Vereins in geradezu mustergültiger Weise geführt. Der Zentral-Verein hat in dem Dahingeschiedenen einen großen Verlust erlitten und wird ihm stets ein treues Andenken bewahren. Ich danke den Herren, daß sie sich zur Ehrung des Verstorbenen von ihren Plätzen erhoben haben.

Zum Punkt I geschäftliche Mitteilungen gibt der Geschäftsführer, Major Punt, folgenden Bericht:

Die Stadt Essen bzw. der gemeinnützige Verein zur Verwertung des Essener Ausstellungsgeländes ist gemeinsam mit dem südwestdeutschen Kanalverein im letzten Herbst an uns herangetreten mit der Anregung, im April nächsten Jahres eine Ausstellung für Wasserbau und Binnenschiffahrt in Essen zu veranstalten. Wir hatten daraufhin Vertreter sämtlicher deutscher Kanalvereine zu einer gemeinsamen Besprechung hierüber auf den 19. Oktober d. J. hier nach Berlin eingeladen. Die Aussprache ergab allgemeine Zustimmung zu dem Plan.

Die Ausstellungsleitung in Essen hat nun die Angelegenheit tatkräftig in die Hand genommen. Die Ausstellung wird vom 1.—30. April in Essen stattfinden. Das Ausstellungs- und Messeamt der deutschen Industrie hat seine Unterstützung ebenfalls zugesagt. Zahlreiche Kanalvereine und wichtige Industriezweige haben ihre Beteiligung angemeldet. In dieser ausschließlich die Binnenschiffahrt und den mit ihr zusammenhängenden Wasserbau umfassenden Veranstaltung liegt eine unerschöpfliche Werbekraft für die Pläne zur Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes. Es handelt sich bei der Veranstaltung um eine gesamtdeutsche Ausstellung, so daß die Bevorzugung irgendeines Kanalprojektes zuungunsten anderer ausgeschlossen ist. Die Ausstellung verfolgt den Zweck, eine Uebersicht über die projektierten und über die schon im Bau befindlichen Kanalpläne zu geben und diese Planschau mit einer Industrieausstellung der einschlägigen Industriezweige zu verbinden.

Es bietet sich also für jeden Kanalverein Gelegenheit, seine Pläne der Öffentlichkeit bekanntzugeben.

Dank dem Entgegenkommen der Ausstellungsleitung haben wir mit derselben für die meist minderbemittelten Kanalvereine besonders günstige Sonderbedingungen vereinbart, die wir den Kanalvereinen mitgeteilt haben.

Wir empfehlen nochmals unseren Mitgliedern auf das Wärmste, die Ausstellung zu beschicken und in ihren Kreisen dafür zu werben.

Der Zentral-Verein beabsichtigt nun gelegentlich dieser Ausstellung, voraussichtlich am 4. und 5. April, in Essen eine Binnenschiffahrtstagung abzuhalten.

Ferner wird, wie den meisten der Anwesenden bekannt sein wird, in Magdeburg vom Frühjahr bis Herbst n. J. die Mitteldeutsche Ausstellung für Siedelung, Sozialfürsorge und Arbeit, Miama 1922, stattfinden. Diese Ausstellung wird eine Unterabteilung „Verkehrswesen“ und in dieser wieder eine besondere Gruppe „Binnenschiffahrtswesen“ aufweisen. Der Zentral-Verein hat die Unterstützung auch dieser Ausstellung zugesagt. Die Aussprache mit den Vertretern der deutschen Kanalvereine am 19. Oktober, an der auch ein Vertreter der Miama teilnahm, ergab die Einmütigkeit, daß auch diese Ausstellung beschickt werden soll. Da der Besucherkreis beider Ausstellungen verschieden sein wird, so können die Ausstellungsgegenstände erst in Essen, dann in Magdeburg gezeigt werden. Auch in Magdeburg ist es uns gelungen, für die gemeinnützigen Schiffahrts- und Kanalvereine günstige Sonderbedingungen zu vereinbaren. Wir empfehlen ebenfalls wärmstens allen Mitgliedern die Beschickung dieser Ausstellung. Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 20. Oktober beschlossen, auch gelegentlich dieser Ausstellung eine Tagung in Magdeburg abzuhalten, die voraussichtlich in der Schiffahrtswoche Ende September stattfinden wird.

Es wünscht niemand das Wort zu den geschäftlichen Mitteilungen.

Punkt II. Erhöhung der Mitgliederbeiträge.

Der Vorsitzende führt aus, daß sich der Verwaltungsrat genötigt gesehen hätte, der Hauptversammlung eine Erhöhung der Mitgliederbeiträge vorzuschlagen, da die stetig wachsenden Ausgaben mit den jetzigen Einnahmen nicht mehr

*) Vergl. den Nachruf im Heft 24, Jahrgang 1921, Seite 439. Die Schriftleitung.

bestritten werden könnten. Ich bitte den Herrn Geschäftsführer, den Antrag zu begründen.

Der Geschäftsführer:

Meine Herren! Der Verwaltungsrat hatte im letzten Jahre bereits mehrfach erwogen, der Hauptversammlung eine allgemeine Erhöhung der Mitgliederbeiträge vorzuschlagen. Er hatte bisher davon abgesehen, da eine ganze Anzahl von Mitgliedern in Anbetracht der herrschenden Teuerung ihre Mitgliederbeiträge bereits freiwillig erhöht hatten. Dank dieser Unterstützung war es bisher gelungen, mit Mühe und Not die Ausgaben mit den Einnahmen in Einklang zu bringen. Im letzten Jahre hat nun, wie Ihnen allen bekannt ist, die Entwertung der Mark und die Teuerung reißend zugenommen. Alle Ausgaben sind besonders im letzten Halbjahr fabelhaft in die Höhe geschnellt, so daß es ausgeschlossen ist, im kommenden Geschäftsjahr mit den bisherigen Einnahmen auszukommen. Der Verein ist lediglich auf die satzungsgemäßen Mitgliederbeiträge angewiesen. Diese sind im Vergleich zu anderen Vereinen außerordentlich niedrig.

Infolge des unerwarteten plötzlichen Hinscheidens unseres hochverehrten Schatzmeisters, Herrn Handelsgerichtsrat Heilmann, ist es heute nicht möglich, Ihnen eine ins einzelne gehende Abrechnung über Einnahmen und Ausgaben zu geben. Ich kann Ihnen heute nur eine allgemeine Übersicht vorlegen.

Der Kassenbestand betrug am 1. Januar 1921	10 600,06 M.
Einnahmen im laufenden Geschäftsjahr ...	115 241,18 „
Summe:	125 841,24 M.
Bisherige Ausgaben im laufenden Geschäftsjahr	109 844,86 „
Ergibt einen Kassenbestand am heutigen Tage von	15 996,38 M.

Von diesem Kassenbestand sind noch die laufenden Ausgaben für den Rest des Jahres und die laufenden Ausgaben im Januar bis zum Eingang der Mitgliederbeiträge für 1922 zu bestreiten. Die Ausgaben im Jahre 1921 werden also die Einnahmen voraussichtlich um 5—10000 M. überschreiten.

Im Jahre 1920 betrugen die Ausgaben nur 80 871,54 M., so daß die Ausgaben im laufenden Geschäftsjahr etwa 40 000 M. mehr betragen.

Wie Ihnen bereits vorher mitgeteilt worden ist, hat der Verwaltungsrat beschlossen, gelegentlich der Ausstellungen in Essen und Magdeburg Binnenschiffahrtstagungen abzuhalten. Abgesehen von den laufenden Ausgaben, die sich im kommenden Geschäftsjahr noch steigern werden, werden diese Veranstaltungen vermehrte finanzielle Anforderungen an uns stellen. Auch andere Aufgaben werden an uns herantreten.

Der Verwaltungsrat hat daher in seiner Sitzung vom 20. Oktober d. J. beschlossen, der Hauptversammlung die allgemeine Erhöhung der Mitgliederbeiträge vorzuschlagen, aus der Erwägung heraus, daß es dem Vorstande, dem Verwaltungsrat und der Geschäftsführung nur möglich ist, eine nutzbringende Tätigkeit zu entfalten, wenn die nötigen Mittel hierzu vorhanden sind.

Der Vorstand schlägt folgende veränderte Fassung des § 4 der Satzungen vor und empfiehlt die Annahme seines Vorschlages.

§ 4. (Veränderte Fassung.)

Der Jahresbeitrag beträgt:

a) für Zweigvereine mindestens 2 Mk. für jedes Mitglied, die Anzahl der Mitglieder berechnet nach dem Stande vom 1. Januar eines jeden Jahres, mindestens jedoch im Ganzen 300 Mk.;

b) für Fachereine als körperschaftliche Mitglieder mindestens 300 Mk.;

c) für sonstige körperschaftliche Mitglieder mindestens 500 Mk. und

d) für Einzelmitglieder mindestens 50 Mk. für das Jahr oder einmalig mindestens 1000 Mk.

Der Verwaltungsrat kann den Jahresbeitrag für körperschaftliche Mitglieder in besonderen Fällen in anderer Weise regeln; für Schiffseigner, die nicht Inhaber einer handelsgerichtlich eingetragenen Firma sind, sowie für Angehörige der Schiffsmannschaft, kann er den Beitrag auf 10 Mk. ermäßigen.

Entsprechend der Aenderung des § 4 ist im § 14 Abs. 2 150 Mk. durch 300 Mk. zu ersetzen.

Der Vorsitzende stellt den Bericht zur Diskussion.

Es wünscht keiner der Herren das Wort.

Ist niemand gegen die Annahme des Antrages? Das ist nicht der Fall. So erkläre ich die Satzungsänderung für einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende teilt darauf der Versammlung mit, daß die heute anwesenden Verwaltungsratsmitglieder gebeten worden sind, sich nach der Sitzung des Großen Ausschusses zu einer Besprechung über die Weiterführung der Kassengeschäfte zusammenzufinden. Der Vorsitzende will dem Verwaltungsrat den Vorschlag machen, die Kassengeschäfte durch den Vorstand bis zur endgültigen Regelung durch die nächste ordentliche Hauptversammlung weiterführen zu lassen, und bittet die Hauptversammlung, ihn zu ermächtigen, die Beschlüsse des Verwaltungsrates auszuführen, ohne daß nochmals eine außerordentliche Hauptversammlung einberufen werden muß.

Reichsminister a. D. Gothein hält es für zweckmäßig, den Antrag so zu stellen, daß die heutige Hauptversammlung sich damit einverstanden erklärt, daß die Vollmacht dem Verwaltungsrat bis zur endgültigen Regelung übergeben wird.

Vorsitzender: Soll der Verwaltungsrat die Kassengeschäfte führen?

Reichsminister a. D. Gothein: Der Verwaltungsrat soll Beschluß fassen, und die Hauptversammlung soll den Verwaltungsrat ermächtigen, seine Beschlüsse bis zur endgültigen Regelung auszuführen.

Vorsitzender: Das ist dasselbe, was ich meine. Wünscht einer der Herren noch hierzu das Wort? Das ist nicht der Fall. Ist jemand gegen den Antrag? Dies ist nicht der Fall. So erkläre ich den Antrag für einstimmig angenommen.

Bericht

über die Sitzung des Großen Ausschusses des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, abgehalten am 13. Dezember 1921, nachmittags 5 Uhr, im Vereinshause deutscher Ingenieure, Berlin NW 7, Sommerstraße 4a, mit Lichtbildervortrag*) „Die Bedeutung des Betonschiffbaues für die Binnenschiffahrt" v. Regierungs- u. Baurat Dr. Ing. Teubert-Minden i. W.

Den Vorsitz führt Geheimrat Flamm.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und begrüßt die erschienenen Herren, insbesondere die Vertreter der Regierungen.

Zu Punkt 1 „Geschäftliches" ist nichts mitzuteilen. Es wünscht niemand das Wort.

Der Vorsitzende erteilt darauf Herrn Reg.- und Baurat Dr. Teubert das Wort zu seinem Lichtbilder-Vortrag:

Die Bedeutung des Betonschiffbaues für die Binnenschiffahrt.

Meine sehr geehrten Herren!

Die meisten von Ihnen werden mich als Vorkämpfer des Eisenbetonschiffbaues bereits kennen, weil ich seit drei Jahren mit Wort und Schrift und Tat für die wissenschaftliche Weiterentwicklung und konstruktive Verbesserung des Betonschiffbaues, den wir mit Friedensschluß gewissermaßen als Embrio vom Auslande übernommen haben, eingetreten bin. Nicht aus Sucht nach etwas Neuem, sondern weil unsere damalige Wirtschaftslage und die Notwendigkeit des Wiederaufbaues unserer verlorenen Flotte nach Verwendung eines Baustoffes schrie, der unser Hauptausfuhrgut, das Eisen, für hochwertige Erzeugnisse frei machte. Zwischendurch kamen Zeiten, die diesen Anstoß in den Hintergrund treten ließen, meine Berechnungen ergaben aber die wirtschaftliche Ueberlegenheit der Betonschiffe auch bei verhältnismäßig niedrigen Eisenpreisen. Jetzt, wo bei den dauernd steigenden Löhnen und der großen Teuerung und Knappheit des Schiffbaustahles die wirtschaftliche Ueberlegenheit des Eisenbetons ganz gewaltig ist, verlangt die Frage, ob und innerhalb welcher Grenzen der Eisenbeton als Baustoff namentlich für Binnenschiffe dem Schiffbaustahl aus technischen und wirtschaftlichen Gründen vorzuziehen ist, dringend nach endgültiger Klärung. Aus dieser Ueberzeugung heraus habe ich die Anregung Ihres hochgeehrten Vorsitzenden, vor diesem berufenen Forum über die Bedeutung des Eisenbetonschiffbaues für die Binnenschiffahrt zu sprechen, mit Freuden aufgenommen und bitte Sie, mir auf eine Stunde in das vielen von Ihnen noch nicht vertraute Neuland folgen zu wollen.

Ueber die geschichtliche Entwicklung des Eisenbetonschiffbaues möchte ich mich heute nicht verbreiten, mich vielmehr mit dem Hinweis begnügen, daß mein vor kurzem in der Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft gehaltener Vortrag, der eine umfassende Darstellung über die Art, Zahl und Bewährung der bisher gebauten Betonschiffe gebracht hat, in dem demnächst erscheinenden Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft (Verlag Julius Springer, Berlin) zu finden ist. Ganz kurz bringe ich einige Angaben und Lichtbilder von den bemerkenswertesten Bauten, um Ihnen eine Vorstellung von der bisher auf diesem Gebiete geleisteten Ingenieur-Arbeit zu vermitteln.

*) Die zahlreichen interessanten Lichtbilder, die während des Vortrags gezeigt wurden, konnten wegen des beschränkten Raumes hier nicht zur Darstellung gelangen.

Die Schriftleitung.

Nach dem 1854 gebauten Boot des Franzosen Lambot, einer 1887 gebauten holländischen Schaluppe und einem 1892 gebauten holländischen Küstenschoner hat der Römer Gabellini den Betonschiffbau auf eine breitere Basis gestellt. Aus dem Italienischen Feldzuge ist besonders ein Flußmonitor bemerkenswert. Frankreich hat während des Krieges für die Binnenschiffahrt eine große Zahl von Schiffen gebaut. Die Aufträge der Regierung umfaßten 1917 50 Betonschlepper mit Motoren und 94 Frachtschiffe von 600 bezw. 1000 t Tragfähigkeit. Durch die guten Erfolge dieser Schiffe ermutigt, stellte der französische Staat ein neues Bauprogramm auf, das nicht weniger als 750 Leichter umfaßte. Die Größe des Programms ist allein ein Beweis dafür, daß man schon damals dem Eisenbeton volles Verständnis entgegenbrachte. Weiter gab der französische Staat 1917 150 Kohlenschiffe von 70 m Länge, 7,9 m Breite und 3,4 m Seitenhöhe in Auftrag, die sich besonders darin gut bewährt haben, daß sie von den Kohlen nicht so sehr angegriffen wurden wie Eisenschiffe.

Auch England hat während des Krieges außer einer großen Reihe von Seeleichtern und Seeschleppern von reichlich 1000 t Tragfähigkeit und Seeschleppern von 750 PS auch Frachtdampfer gebaut. Einer von ihnen, „Armistice", von 1150 t Tragfähigkeit, hat sich bei vielen Fahrten über See gut bewährt, namentlich hinsichtlich geringer Maschinenerschütterung. Er hat Erze und Stückgüter bei jeder Witterung geladen, wobei sich der größere Laderaum für Stückgüter sehr vorteilhaft erwies. Der Kohlenverbrauch war gleich dem eines Eisenschiffes. Die Außenhaut hatte keinen Anstrich bekommen und ist völlig rein geblieben. Die Unterhaltungskosten betrugen nur ein Fünftel derer eines Stahlschiffes. Die Baukosten betrugen rund 30 Prozent weniger als die eines vollständig ausgerüsteten Stahlschiffes. Die Reederei Leopold Walfordt Ltd. London, der das Schiff gehört, hat erklärt, sie würde keinen Augenblick zögern, in allen ihren Linien, in denen jetzt Stahlschiffe fahren, Betonschiffe einzustellen.

Hinter diesen ansehnlichen Leistungen Frankreichs und Englands stehen die Vereinigten Staaten von Amerika nicht zurück. Sie marschieren sogar hinsichtlich der Größe der Schiffe an der Spitze aller Staaten, denn sie gingen 1916/17 trotz des Mangels fast jeglicher Erfahrung sofort an den Bau von Schiffen mit 8000 Tonnen Wasserverdrängung. Das erste dieser Schiffe, die 1917/18 gebaute „Faith", ist 102 m lang, 13,7 m breit und 9,5 m hoch, hat bei einer Verdrängung von 7900 t eine Tragfähigkeit von 4500 t und läuft mit 1750 PS 10 Knoten. Die Baukosten betrugen 900 000 Dollars. Über ihre Bewährung nach einjährigem Betrieb wurde auf der Tagung der Society of Naval Architects and Marine Engineers in Philadelphia nur Gutes berichtet und gesagt, daß 1. Betonschiffe imstande sind, allen vorkommenden Kräfteeinwirkungen im gleichen Maße zu widerstehen wie Stahlschiffe; 2. daß das Gewicht der Betonschiffe jetzt so herabgemindert ist, daß ihre Tragfähigkeit bei gleichen Abmessungen größer ist als die von Holzschiffen und nur von Stahlschiffen übertroffen wird. Die „Faith" wurde 1919 an die French-American Steamship Line, New York, verkauft. Das Schiff hat seitdem rund 20 Reisen von New York über den Stillen Ozean nach Savona an der Adria mit Kohlen ohne jeden Unglücksfall ausgeführt und sich dabei vorzüglich bewährt. Herr Ingenieur Kauf, der Leiter einer Wiener Betonwerft, hat in Triest die Besatzung persönlich nach ihrem Urteil gefragt und konnte dabei die vollste Zufriedenheit des Kapitäns sowie auch der gesamten Mannschaft feststellen. Wichtig ist, daß das Schiff unter Wasser keinen Anwuchs zeigte. Wiederholt wurde die Faith auch von Lloyds Vertretern besichtigt und das mit vorstehendem übereinstimmende Urteil lautet, daß das Schiff sich in jeder Beziehung als sehr zufriedenstellend erwiesen hat.

Das Schiff „Atlantus", 65 m lang, 11,5 m breit und 7,00 m hoch, verdrängt 5200 t und läuft mit 1500 PS 10,5 Knoten. Außer einer großen Zahl ähnlicher Schiffe sind auch 2 Tankschiffe von 7500 t Tragfähigkeit fertiggestellt worden, deren Baukosten 40 Prozent geringer waren als die gleichgroßer Stahlschiffe. Der Bau dauerte bis zum Stapellauf nur 33 Wochen. 21 Eisenbetonschiffe hat The Inland Waterways Commission gebaut, die alle auf dem Erie-Canal in Betrieb sind.

Zu diesen hier mitgeteilten großen Leistungen des Betonschiffbaues in diesen Ländern stehen die Nachrichten über die Schließung einer Zahl Betonschiffs-Werften in einem scharfen Gegensatz. Der Grund, weshalb in diesen Ländern der Betonschiffbau zum Teil zum Stillstand gekommen ist, liegt aber nicht in dem Wesen oder den Mängeln des Betonschiffes an sich, sondern in der großen Übererzeugung an Seeschiffsraum in den ersten Nachkriegsjahren, der sogar zur Schließung einer Zahl von Eisenschiffswerften und zur Aufgabe des Holzschiffbaues in Amerika geführt hat.

Die Skandinavischen Länder haben besonders unter der Führung Norwegens eine große Reihe von Booten, Leichtern und Motorschiffen aus Eisenbeton gebaut, desgleichen ein Schwimmdock.

Der auch von Norske Veritas vertretene Standpunkt, daß ein Eisenbetonschiff einem Eisenschiff nicht nachsteht, kann durch die Beschreibung einiger Havariefälle erhärtet werden. So bewies das Eisenbetonschiff „Askelad" seine Stärke bei einem ganz besonders harten Grundstoß an der französischen Küste im Februar 1919, nachdem es vom Sturm und schwerer See auf eine Sandbank geworfen war. Durch eigene Hilfe kam das Schiff nach Wochen wieder frei, war dicht und hatte, außer einer unbedeutenden Abschrammung von ein wenig Beton auf einer einzigen Stelle, keinen Schaden genommen. Bei einer späteren Dockuntersuchung in England wurde die beschädigte Stelle wieder ausgebessert.

Bezüglich des von Melby & Scjöll erbauten Schiffes mit einer Tragfähigkeit von 1100 t dürfte der folgende eigentümliche Unfall Erwähnung verdienen: Der Schiffskörper stand auf der Bauwerft auf 500 Punkten 1 m hoch aufgestapelt, als ein gewaltiger Regenschauer mit nachfolgender riesiger Überschwemmung die Stapelung in Unordnung brachte, wodurch der Körper herunterfiel und alles unter sich zerdrückte. Nach dieser Katastrophe wurde der Körper genau untersucht und zeigte keinerlei Schäden. Mehrere Eisenschiffer haben ihr Urteil dahin abgegeben, daß ein Eisenschiff einen solchen Unfall nicht so gut überstanden hätte.

Mit dem „Beton 1" der Porsgrund Zementscoperie wurden genaue Belastungsproben angestellt, die bei 185 t Belastung 10,5 cm Durchbiegung ergaben, nur 1 cm blieb dauernd. Die Druckspannung im Deck war 30 kg/qcm, die Zugspannung im Boden 700 kg/qcm. Bei genauer Untersuchung der Außenhaut bei den am höchsten beanspruchten Stellen zeigten sich keinerlei Risse oder Sprünge.

Der Direktor des Norske Veritas hat sich über die Festigkeit und die Bewährung von Eisenbetonschiffen folgendermaßen geäußert: Nach den Erfahrungen von Norske Veritas mit seegehenden Eisenbetonschiffen haben diese Schiffe sich technisch befriedigend erwiesen, insofern sie sich wasserdicht und hinreichend fest erwiesen haben. Es sind keine Sprünge eingetreten, die zu Leckagen geführt hätten und nach Zusammenstößen oder Grundberührungen haben sich keine Schwierigkeiten bei der Ausbesserung ergeben.

Auch Schweden und Dänemark haben mit verschiedenen Bauweisen gute Erfolge erzielt. Ein Motorschoner von 250 t Tragfähigkeit verdient besondere Erwähnung. Derselbe erlitt durch Senken des Stapels eine sehr ernste Havarie. Das Schiff kenterte halbwegs und blieb im Moor am Ufer des Flusses hängen. Hierbei bohrten sich 5—6 Pfähle in den Schiffsboden, die Stoßkraft wurde von dem Bewehrungseisen aufgefangen und der angerichtete Schaden erwies sich als nur von örtlicher Bedeutung. Nachdem das Schiff wieder flott gemacht war, wurde der Bodenschaden in einem Kopenhagener Dock wieder ausgebessert. Der beschädigte Beton wurde entfernt, die Bewehrungseisen ausgerichtet und neuer Beton eingezogen. Die ganze Ausbesserung nahm, die Zeit für das Erhärten des Betons eingerechnet, nur 8 Tage in Anspruch und kostete nach Angabe des Besitzers rund 3000 Kronen einschl. Dockmiete. Die Reeder erklärten, daß ein Eisenschiff bei einem gleichen Unfall viel umfangreichere und kostspieligere Arbeiten erforderlich gemacht hätte, weil die Spanten sich durchgebogen und eine Erneuerung verlangt hätten. Wie die früher geschilderten, in Norwegen vorgekommenen Havarien, ist auch dieser Fall ein schlagender Beweis für die große Widerstandsfähigkeit des Betonschiffes gegen Beschädigungen und beweist auch die Berechtigung der Behauptung, daß sich Ausbesserungen bei Betonschiffen leicht und billig durchführen lassen.

Der größte europäische Betondampfer „Bartels" ist auf der Kopenhagener Flydedock und Skibswerft 1920 erbaut. 3300 t Wasserverdrängung, 1800 t Tragfähigkeit, Länge 70,4 m. Die 600 PS-Maschine liegt ganz hinten und gibt dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 7½ Knoten. Der Doppelboden ist 1,8 m hoch und faßt 740 t Ballast. Dieses Schiff hat eine sehr schwere Havarie gehabt, deren Ausbesserung sehr zu Gunsten des Betonschiffes spricht. In einem Bericht von Knud Raßmußen in der dänischen Zeitschrift „Ingeniören" heißt es darüber, daß das Betonschiff „Bartels" eine sehr schwere Havarie erstaunlich gut überstanden, im Schwimmdock eine durch fehlerhafte Stapelung entstandene sehr ungünstige Belastung glatt ausgehalten und sich nach der mit einfachen Mitteln durchgeführten Ausbesserung eines großen Teiles des Außenbodens als vollständig dicht erwiesen, obgleich das Schiff schon acht Tage nach dem Betonieren wieder zu Wasser gebracht wurde. Raßmußen schätzt die Kosten der Ausbesserung eines Stahlschiffes bei gleicher Beschädigung auf das 4,5fache der des Betonschiffes. Das Schiff erhielt sofort dieselbe Klasse des Norske Veritas.

In Deutschland und Österreich haben folgende Betonbaugesellschaften während des Krieges den Bau von Betonschiffen aufgenommen und nach dem Kriege mit erhöhter Anspannung vervollkommnet:

Dyckerhoff & Widmann bauten einen Eisenbetonprahm von 120 t Wasserverdrängung. Desferneren einen Mainkahn von 475 t Tragfähigkeit. Dieses Schiff hat bereits mehrere Fahrten vom Kohlengebiet des Rhein—Herne-Kanals nach Mainz ausge-

führt; wurde auf einer dieser Fahrten von dem außergewöhnlichen Hochwasser der Jahreswende 1919/20 und den damit verbundenen Stürmen überrascht und bewährte sich auch auf dieser Fahrt. Diese Firma baute ferner einen Rheinkahn von 450 t Tragfähigkeit und hieran anschließend eine Serie von drei Rheinschiffen von 525 t Tragfähigkeit. Ebenso ist ein Donauschiff von 525 t Tragfähigkeit gebaut worden und in Argentinien der Flußkahn „El Progrese" von 450 t Tragfähigkeit.

Ellmer & Co. Stettin bauten einen Seeleichter von 600 t Tragfähigkeit mit Doppelwand. Die Abmessungen sind: Länge über alles 61 m, Breite 8,25 m, Tiefgang 2.10 m. Das Schiff enthält 4 Laderäume von je 11 mal 7,80 m Ladefläche. Bei der Herstellung dieses Schiffes hat man die sonst übliche Herstellungsweise des Gießens zwischen doppelte Holzschalung verlassen und hat eine Bauweise gewählt, die die Herstellung des größten Teiles des Fahrzeuges bei Verwendung von wenigen gleichartigen Bauteilen in einheitlichen Abmessungen gestattet.

Ed. Züblin baute 1918 einen Motorkahn für den Rhein von 80 t Tragfähigkeit und für die Reichswerft Danzig 3 Prähme, davon einen von 100 t Tragfähigkeit.

Dipl.-Ing. Gottfried Feder, München, baute für die Donau ein Schiff von 32 m Länge mit Motorantrieb. Es hat eine Wanddicke von 3,5 cm, der Leertiefgang beträgt nur 41 cm. Das Schiff hat sich trotz der sehr schwierigen Verhältnisse auf der oberen Donau ganz gut bewährt.

Das Syndikat für Eisenbetonschiffe in Wien hat außer verschiedenen anderen Bauten auf seiner Werft in Krems a. d. Donau ein Frachtschiff von 700 t Tragfähigkeit für die Donau gebaut, das im Juli 1921 glücklich vom Stapel gelaufen ist. Die Abmessungen des Fahrzeuges sind: $60 \times 8{,}2 \times 2{,}7 \times 2{,}2$. Das Syndikat beabsichtigt auf Grund dieses gelungenen Baues ein großes Werftunternehmen für den Betonschiffbau ins Leben zu rufen, das unter Verwendung aller Neuerungen besonders den Reihenbau von Betonschiffen für die Donau durchführen soll.

Die Eisenbetonschiffbau-Gesellschaft Ingenieure L. Kauf & H. Brunner, Wien, übernahm einen Auftrag auf eine Reihe von Leichterschiffen und errichtete zwei Werften, die eine in Klosterneuburg bei Wien und die andere in Muggia am Golf von Triest. Von dieser Gesellschaft sind insgesamt gebaut worden: 5 Motorschiffe mit einer Tragfähigkeit von je 250 t in folgenden Abmessungen: 30,5 m lang, 6 m breit und 3,30 m hoch, Leertiefgang 1,10 m; zwei an der Donau gebaute Leichter „Lucian" und „Marianne", die mit 50 PS. Glühkopfmotoren ausgerüstet sind, in Triest Motorleichter, die mit 80 PS. Climaxmotoren 6 Knoten/Stunde Fahrtgeschwindigkeit erreichten; in Wien drei Prähme von je 250 t Tragfähigkeit. Gegenwärtig sind in Triest im Bau zwei 600 t Motorfrachtschiffe, in Klosterneuburg zwei Motorsegler von 300 t Tragfähigkeit. Außerdem wurde auch noch eine Deckbarke gebaut, die für den Transport von schweren Motoren und Blechladungen benutzt wird und die wiederholte Reisen nach Pola anstandslos ausgeführt hat.

Die Zementbaugesellschaft Müller, Marx & Co., Berlin, baute ein seegehendes Motorschiff, das eine Tragfähigkeit von 600 t haben sollte. Die Abmessungen des Schiffes sind: Länge zwischen den Loten 56 m, Breite 8,64 m, Seitenhöhe 4,6 m, Konstruktionstiefgang 4,1 m, Verdrängung 1500 t. Die Eisenbeton-Schiffbaugesellschaft in Hamburg baute auf dem Gelände der Aktiengesellschaft „Weser" in Bremen einen Seeleichter von 1200 t Tragfähigkeit.

Die Kieler Eisenbeton-Werft A.-G. hat einige gut gelungene Leichter gebaut. Die Schute hat sich im längeren Betriebe außerordentlich gut bewährt, was man leider von dem nächsten Bau derselben Werft nicht behaupten kann, da er durch eine Verkettung von unglücklichen Umständen bisher nicht in Fahrt gekommen ist. Es ist dies der erste deutsche Motorschoner aus Eisenbeton. Die Abmessungen des Schiffes, das etwa 210 t trägt, sind: 33,5 m Länge, 8 m Breite, 3,35 m Seitenhöhe.

Ueber die Bauten der Mindener Eisenbeton-Werft A.-G., Minden i. Westf., die mit der Bauweise in fester, schwimmender Schalform ganz neue und bereits als erfolgreich bewiesene Wege beschritten hat, werde ich im übernächsten Kapitel besonders sprechen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß über 500 Schiffe — die genaue Zanl ist wegen der lückenhaften ausländischen Berichterstattung nicht feststellbar — aus Eisenbeton gebaut sind und sich zum großen Teil gut bewährt haben. Das fordert um so höhere Anerkennung und spricht um so mehr für die in diesem Baustoff steckenden, noch längst nicht erschöpften Möglichkeiten, als der Bau dieser Schiffe nicht nach einer wissenschaftlich festgelegten und erfahrungsgemäß erprobten Bauweise erfolgte, sondern diese Fahrzeuge eigentlich nur eine Riesenreihe von Versuchen darstellen, denn fast jede Betonwerft hat bis jetzt ihre eigene Bauweise versucht, und zwar in der Mischung des Baustoffs selbst, in der Konstruktion und Ausführung der einzelnen Teile, in der Herstellung des ganzen Schiffes und sogar in der Art des Zuwasserlassens.

Am weitesten verbreitet ist das Gießen zwischen doppelter Holzschalung. Denn es war, abgesehen von der Gabellinischen Bauweise, bis vor kurzem die einzige Möglichkeit, senkrechte dünne Wände in Beton herzustellen. Dieser Bauweise haften sehr erhebliche Mängel an, und zwar sowohl technische wie wirtschaftliche. Meiner Ansicht nach sind diese hauptsächlich schuld daran, daß der Betonschiffbau bisher nicht auf einen grünen Zweig kommen konnte. Wenn schon die Aufstellung der äußeren Holzschalung bei der im Schiffbau üblichen Formgebung so schwierig und kostspielig ist, daß manche Werften für den Betonschiffbau vereinfachte, aus ebenen Flächen zusammengesetzte, für den Schiffswiderstand ungünstige Formen gewählt haben, so bietet die Herstellung der inneren Holzschalung und die Einhaltung des genauen Abstandes zwischen beiden Formen ganz außerordentliche Schwierigkeiten. Das größte Hindernis für die Erreichung eines wirklich guten dünnwandigen Betons liegt bei diesem Verfahren aber darin, daß es fast unmöglich ist, die genaue Lage und den Abstand der Eisenbewehrung einzuhalten und zu verhindern, daß durch das Hereinfallen von Fremdkörpern oder Sägespänen Nester und undichte Stellen im Beton entstehen. Aber auch wenn dieses alles gelingt, so ist doch dieser Beton, da er, um ein inniges Umschließen des an vielen Stellen stark angehäuften Drahtgeflechtes zu sichern, sehr flüssig eingebracht werden muß, nach dem Verdunsten des Wassers ziemlich porös und wasseraufsaugend. Auch zeigt dieser Beton nach dem Entschalen meist ein trauriges Bild und bedarf umfangreicher Putzarbeiten.

In Erkenntnis dieser Nachteile haben verschiedene Werften neue Wege eingeschlagen, ohne jedoch alle Schwierigkeiten überwinden zu können.

Die Erkenntnis der Unzulänglichkeit der bisher üblichen Herstellung veranlaßte im Herbst 1919 eine Gruppe von Kieler Industriellen, die Patente für das Wilhelmische Kräng ungsdock vom Verbund-Schiffbau-Studienausschuß zu erwerben und daraufhin die Kieler Eisenbeton-Werft A.-G. zu gründen. Nach diesen Patenten sollte das Schiff in einem um 45° gekrängten Schwimmdock gestampft werden, dessen Innenwand genau der Außenhaut des Schiffes entsprach. Durch die Ungunst örtlicher und allgemein wirtschaftlicher Verhältnisse kam das Dock, das auch den Stapellauf überflüssig machen sollte, nicht zur Ausführung, so daß die Bauten dieser Werft in doppelter Holzschalung hergestellt wurden. Die dabei gemachten Erfahrungen bestärkten wieder die Erkenntnis, daß diese Herstellungsweise nicht glücklich ist, und die Werft erwarb deshalb die von mir erfundene schwimmende Dauerschalform, deren sämtliche Patentrechte jetzt auf die im Sommer 1920 gegründete Mindener Eisenbeton-Werft A.-G., Minden i. Westf., übergegangen sind.

Diese neue Betonschiffbauweise besteht darin, daß das Schiff in einem Schwimmdock gebaut wird, dessen in Breite und Länge veränderliche Innenhaut für die ganze Länge des parallelen Mittelschiffs genau der Schiffsaußenhaut entspricht. Die Wegerung, Bug- und Heckform bestehen aus dünnen Betonplatten, die durch eine nach dem Spanten- und Wasserlinienriß an Land aufgestellte genaue Holzlehre durch Spritzbeton hergestellt und dann in das Dock gesetzt wird. Auf diese Haut wird die Eisenbewehrung aufgebracht, durch besonders patentierte Abstandhalter in der genauen Lage gehalten und darauf der Beton aufgespritzt. Für die Herstellung der Bodenwrangen und Spanten wird eine besonders einfach konstruierte Dauerschalung verwendet, in die der Beton unter Verwendung von Preßlufthämmern eingerüttelt wird. Flechten und Betonieren kann an verschiedenen Stellen des Schiffes gleichzeitig begonnen werden, nachdem die Spanten und Bodenwrangen vorher an Land fertig geflochten sind. Wenn der zuletzt eingebrachte Beton sechs Tage alt ist, werden die im Boden des Docks befindlichen Schieber geöffnet. Durch das zwischen Dockaußenhaut und die die Schalung darstellende Innenhaut eintretende Wasser verliert das Dock den Auftrieb und sinkt langsam auf die Sohle des Hafens ab, während das Schiff unter der langsam zunehmenden Wirkung des Auftriebes sich aus der nach oben etwas sich verbreiternden Schalform löst und nach Oeffnen der einen Dockquerwand aus dem Dock herausgefahren wird.

Nach dem Herausfahren des Schiffes wird das Dock wieder verschlossen und wieder ausgepumpt, so daß schon am folgenden Tage mit dem Einbringen des Eisengeflechtes für das nächste Schiff begonnen werden kann. Das erste nach diesem Patent erbaute Dock ist 80 m lang, 10 m breit, 3,5 m hoch und hat 5 cm dicke Wände. Es hat eine Gesamtbauzeit von 6 Wochen gehabt, geht 65 cm tief und kostet etwa 400 000 Mark. Es wurde nicht auf der Helling gebaut, sondern auf dem Boden des zu diesem Zwecke abgelassenen Mindener Industriehafens, durch dessen Wiedervollaufen es am 21. April 1921 seinem Element übergeben wurde, wobei Festigkeit, Stabilität und Wasserdichtigkeit allen Ansprüchen genügte. Obgleich das Dock mit sehr dünnen Wänden und außerordentlich wenig Eisen gebaut ist — nur 180 kg je cbm Beton — hat es sehr starke, zum Teil durch Zufälle verursachte Beanspruchungen ohne Schwierigkeiten ausgehalten und dabei ein ungewöhnliches Maß von Elastizität gezeigt, z. B. eine Durchbiegung und Verwindung von 30 cm bei 80 m Länge.

Die technischen Vorteile dieser Bauweise sind folgende: Sie erspart die Anlage der Helling und die dazu gehörigen Krananlagen sowie den Stapellauf. Sie hat den Vorteil, daß die Übertage auf eine feste unnachgiebige glatte Betonschlunggespritzte Schiffshaut härter, fester, wasserdichter und glatter wird, als die untertage in die Holzschalung eingegossene, der gegenüber sie auch eine genaue Lage der Eisenbewehrung und die Innehaltung einer geringen Wanddicke voraus hat. Dieser Beton ist nach den gemachten Erfahrungen namentlich auch gegen die Wirkung von Stößen und Reibungen bedeutend widerstandsfähiger als der gegossene Beton. Die Glätte der Außenhaut ist größer als die von eisernen Schiffen, besonders wenn letztere angerostet oder bewachsen sind.

Ein großer Vorteil ist die Schnelligkeit der Herstellung. Es kann damit gerechnet werden, daß monatlich ein Schiff im Dock fertiggestellt wird.

Die wirtschaftlichen Vorteile bestehen in der Ersparnis der Helling- und Krananlage, dem Fortfall fast aller Eisenbearbeitungs- und Werkzeugmaschinen, Fortfall des Nietens, der Ersparnis der Kosten für den Stapellauf (Versicherung), der einfachen Arbeit der Herstellung, zu der auch ungelernte Arbeiter verhältnismäßig schnell herangebildet werden können. Kosten für die Klassifikation älterer Schiffe fallen fort, weil das Betonschiff mit dem Alter an Stärke zunimmt. Etwa notwendig werdende Ausbesserungen sind erheblich einfacher und billiger als bei Eisenschiffen.

Meine Herren! Damit hat der Betonschiffbau, der infolge der ihm bisher anhaftenden technischen und wirtschaftlichen Mängel bisher nicht gedeihen konnte, eine neue Stufe der Entwicklung erklommen. Bisher mußte ich mir bei der öffentlichen Vertretung dieser Ansicht die Zweifel skeptischer Fachgenossen entgegenhalten lassen, heute aber bin ich in der glücklichen Lage, die Richtigkeit meiner Behauptungen durch die nach dieser Bauweise hergestellten, vollkommen gelungenen Schiffe zu erhärten. Tatsachen beweisen! Wie schon erwähnt, ist diese neue Bauweise, in der nach den bisherigen Erfahrungen allein die Zukunft des Eisenbetonschiffbaues liegt, von der Mindener Eisenbeton-Werft A.-G. und ihrem Direktor, Herrn Dipl.-Ing. Brune, mit größter Gründlichkeit, Wissenschaftlichkeit und Tatkraft aufgenommen worden. Die beiden für die Wasserstraßendirektion (Schleppamt) Hannover und die Mindener Schleppschiffahrt-Gesellschaft gebauten Schiffe, von denen das letztere bei 67 m Länge, 8,9/8,5 m Breite beim Kanaltiefgang von 1,75 m 630 t und beim größten Tiefgang von 2,2 m 850 t trägt, sind die größten bisher in Eisenbeton hergestellten Binnenschiffe. Die Materialprüfungen des Betons und Eisens sind vom Germanischen Lloyd durchgeführt worden, unter dessen Aufsicht und nach dessen Vorschriften das Schiff hergestellt wurde. Es ist eine Form gewählt worden, die sowohl den Vorschriften des nordwestdeutschen Kanalnetzes, als auch den Forderungen der Schiffer auf dem Rhein und der Weser genügt.

Bei der Formgebung ist auf die Erreichung einer möglichst guten Steuerfähigkeit Wert gelegt, weil diese Schiffe — besonders auch das für die Mindener Schleppschiffahrt-Gesellschaft gebaute gleiche Schiff — für die Weser und den Rhein bestimmt sind. Bei diesem Schiff ist auf die Vermehrung der Zahl der Querschotte das Gewicht der Kielschweine vermindert und eine Anzahl weiterer Gewichtsersparnisse durchgeführt, so daß das Schiff mit voller Ausrüstung nur 52 cm tief geht, sich also von einem normalen Rhein- und Kanalschiff bezüglich der Schiffseigenschaften kaum und hinsichtlich des Schleppwiderstandes sehr zugunsten des Betonschiffes unterscheidet.

Es muß noch auf folgende konstruktive Verbesserungen dieses Schiffes gegenüber den bisher gebauten Betonschiffen hingewiesen werden. Eine große Schwierigkeit besteht hinsichtlich der Konstruktion des Luksülls (Tennebaum), der als oberste Gurtung die größten Druck- und Zugspannungen aufnehmen muß. Dazu kommt, daß von allen Teilen des Schiffes gerade dieser Tennebaum am meisten örtlichen Angriffen ausgesetzt ist, gegen die auch ein hölzerner oder eiserner Kantenschutz nur als recht mangelhaft zu bezeichnen ist. Diese Schwierigkeiten werden durch die Lösung gehoben, daß ein eiserner, aus Blechen und Winkeln gebauter Tennebaum über die Herften hinweg mit der anderen Seite verbunden, an den Beton wirksam angeschlossen ist, so daß die Druck- und Zugspannungen durch sichere Übertragung der Schubspannungen ohne Schwierigkeiten aufgenommen und Beschädigungen durch den eisernen Greifer verhindert werden.

Bekanntlich muß beim Betonschiffbau großer Wert auf die genaue Innehaltung der rechnerisch ermittelten Lage der Bewehrung und die reichliche Bedeckung der äußersten Bewehrungseisen mit Beton gelegt werden, was nur durch reichliche Anwendung geeigneter Abstandhalter möglich ist. Dieser Zweck wurde mit den bisherigen Mitteln entweder nicht erreicht, so daß zur Überdeckung der nach dem Entschalen zutage tretenden Eisen ein Putz aufgebracht werden mußte, der nicht als organisches Ganzes angesprochen werden kann, oder es wurde eine große Zahl kleiner Abstandhalter eingelegt, die nach dem Entschalen, also nach dem Abbinden des Betons, herausgerissen werden mußte, was gleichfalls die organische Einheit der dichten außenliegenden Schicht zerstörte. Die Mindener Werft hat nun diese Abstandhalter gewissermaßen als ein fein verteiltes Netz fest im Beton eingebetteter, in der Längsrichtung liegender Scheuerleisten aus Eisen oder Duraluminium angeordnet. Dadurch ist also zugleich die richtige Lage und reichliche Bedeckung der tragenden Eisenbewehrung gesichert und ein wirksamer Schutz des Bodens gegen Grundberührungen und Stöße geschaffen. Ebenfalls zum Patent angemeldet ist der auf dem gleichen Gedanken beruhende Kimmschutz, der darin besteht, daß nicht, wie bisher üblich, ein eiserner Winkel bezw. Blech von außen auf der Kimm angebracht wird, sondern daß ein System von einfachen Rundeisen in der verdeckten Betonschicht der Kimm angeordnet wird, so daß auch diese bei Berührungen mit Kanalböschungen und Flußufern keinen Schaden mehr nehmen kann.

Somit sind die Bedenken, die in gewissen Reedereikreisen — und zwar im Hinblick auf die vorgekommenen Havarien nicht ganz unberechtigterweise — gegen die Verwendung von Betonschiffen auf seichten Strömen bestanden, in der Tat gegenstandlos geworden, da die in dieser Weise ausgeführten Betonschiffe weder hinsichtlich des Tiefganges, noch der Widerstandsfähigkeit gegen Beschädigungen den Eisenschiffen nachstehen. Diese Erkenntnis ist denn auch bereits in weitere Kreise gedrungen, außer der Mindener Schleppschiffahrt-Gesellschaft hat auch die Westfälische Transport-Aktiengesellschaft bereits zwei 900-t-Schiffe in Auftrag gegeben.

Entgegen dem von mir früher vertretenen Standpunkt hatten die Schiffe einen schwarzen Anstrich erhalten, um sie nicht schon von weitem als Betonschiff kenntlich zu machen. Der Anstrich ist ja für die Erhaltung des Betons nicht notwendig, da das Schiff nicht rostet und fast gar nicht bewächst und infolgedessen in der Erhaltung viel billiger ist als ein eisernes Schiff, das auch bei guter Pflege langsam an Festigkeit verliert, während die Lebensdauer des Betons, wenigstens im Süßwasser, als unbegrenzt erwiesen ist.

Außer diesen beiden großen Schiffen und dem Baudock, in dem z. Zt. das erste einer neuen Serie für die Westfälische Transport-Aktiengesellschaft im Bau ist, hat die Mewag noch folgende Bauten ausgeführt:

Drei Arbeitsprähme, die sich durch den ganz besonders geringen Tiefgang von nur 19 cm vor allen bisher gebauten Betonschwimmkörpern auszeichnen. Von diesen Prähmen ist einer beim Wasserbauamt II, Minden, die beiden anderen bei der Mindener Eisenbeton-Werft seit fast einem Jahr im Betrieb und haben trotz sehr starker Benutzung und rücksichtsloser Beanspruchung nicht die geringsten Mängel gezeigt und keine Unterhaltungs- und Ausbesserungskosten verursacht.

Für den Betrieb auf der Weser ist eine Fähre von 16 m Länge, 5,5 m Breite und 1 m Höhe gebaut, die leer nur 29 cm tief geht und die sich seit mehreren Monaten im Betrieb vorzüglich bewährt. Eine zweite Fähre für die Aller wird demnächst begonnen.

Weiter hat die Werft zwei für die Beförderung von Steinen bestimmte Schuten in Spritzbeton hergestellt. Dabei ist besonders bemerkenswert, daß das Betonieren auch bei Frost ohne Schädigung des Baues durchführbar ist, sobald die nötigen Vorsichtsmaßregeln — Anwärmen der Mischung und gutes Abdecken der frisch betonierten Stellen — befolgt werden.

In Arbeit befindlich sind z. Zt. 7, 10 bezw. 15 m lange Pontons für eine Anlegebrücke, sowie vier Arbeiter-Wohnschiffe für die Oderstrombauverwaltung.

An Anfragen liegt eine ganze Reihe aus dem In- und Auslande vor, z. B. Kohlenschiffe für die Weser, Kühlschiffe für England, Schwimmdocks verschiedener Größe bis zu 20 000 t für das neutrale Ausland.

Die Mewag hat weiter einen patentierten Eisenbetonpanzer zur Verstärkung von angerosteten Schiffskörpern angewandt, der zugleich als vollkommen zuverlässiges und billigstes Rostschutzmittel bezeichnet werden muß. Sie benutzt dabei auch die Erfahrungen von Peter Jebe, Hamburg, der ein ähnliches Verfahren seit zehn Jahren mit nachgewiesenem Erfolge angewendet hat. Die Mewag hat einen eisernen Fischkutter und einen eisernen Weserbagger mit einem solchen 2 cm dicken Eisenbetonpanzer, der mit der Schiffshaut eine vollkommene Verbindung eingeht, bezogen. Preis und Bauzeit sind äußerst gering. Der Fahrtwiderstand wird kleiner, die Lebensdauer unbegrenzt. Es wächst die Festigkeit und Widerstandsfähigkeit gegen Grundberührungen. Auch aus diesem Grunde eröffnet sich diesem Panzer ein weites Gebiet der Anwendung in der Binnenschiffahrt.

Zum Beweise dafür, daß die Überlegenheit dieser vorhin ausgeführten neuen Bauweise von vielen Sachverständigen des In- und Auslandes erkannt worden ist, möchte ich Ihnen mitteilen, daß die Mindener Eisenbeton-Werft wegen der Gründung von Betonschiffswerften auf Grund dieser neuen Bauweise mit hervorragenden Unternehmungen des Auslandes in Verhandlungen

steht. Überhaupt haben die offensichtlichen Verbesserungen an diesen letzten Bauten dem ganzen Betonschiffbau in Deutschland und Österreich einen neuen Ansporn gegeben und infolgedessen haben sich die in Betracht kommenden Betonschiffswerften und Betonschiffbau treibenden Gesellschaften im Mai dieses Jahres zum Verein der Betonschiffswerften E. V. zusammengeschlossen, dessen Vorsitz mir übertragen worden ist. Es dürfte auch gerade Ihnen, meine sehr geehrten Herren, die Nachricht von Wert sein, daß die größte Donau-Reederei sich entschlossen hat, einer in Wien in Gründung befindlichen Betonwerft, die die Mewag-Teubert-Bauweise anwenden wird, einen großen Reihenauftrag auf 700-t-Schlepps zu übertragen und daß der Bau des dazu nötigen Baudocks sowie eines Probeschiffes bereits gesichert ist. Das ist um so beachtenswerter, als gerade auf der Donau in manchen Dingen die Verhältnisse für den Betonschiffbau nicht allzu verlockend sind und die mit den bisher gebauten Betonschiffen auf der Donau gemachten Erfahrungen mit geringen Ausnahmen gezeigt haben, daß der im Guß hergestellte Beton den dort auftretenden örtlichen Beanspruchungen nicht so gewachsen ist, wie es bei den in mancher Hinsicht grundsätzlich veränderten Mewag-Schiffen schon jetzt feststeht. Den letzten Ausschlag zur Einleitung dieses großen Auftrages hat das Ergebnis der mit dem ersten Mewag-Schiff gemachten amtlichen Widerstandsschleppversuche gegeben. Es wurden auf dem Mittellandkanal vergleichende Schleppversuche gemacht zwischen dem ersten von der Mindener Eisenbeton-Werft gebauten Schiffe mit einem Tiefgang im leeren Zustande und mit einem Tiefgang von 1,70 m, mit eisernen Schiffen einer ähnlichen Form im guten neu gestrichenen Zustande und zwar mit den auf dem Kanal in Frage kommenden Geschwindigkeiten. Dabei zeigte es sich, daß der Schleppwiderstand bei gleicher Geschwindigkeit beim Betonschiff wesentlich geringer ist als beim Eisenschiff gleicher Wasserverdrängung, und zwar um 30—40 v. H. Diese Zahlen verändern sich beim Vergleich mit anderen auf dem Kanal fahrenden Schiffen, deren Widerstände das Schleppamt Hannover im Laufe der Zeit festgestellt hat. Aus diesen Feststellungen ergibt sich, daß der Widerstand eines normalen Rheinschiffes 40—50 v. H., der eines Weserschiffes 60—70 v. H. und der der ganz völligen Kanalschiffe um rund das Doppelte größer ist als der eines Betonschiffes, wie das für die Mindener Schleppschiffahrt gebaute ist. Bei Schiffen mit Holzböden ist der Unterschied noch bedeutend größer.

Meine Herren! Diese durch amtliche Versuche belegte Tatsache dürfte für den ganzen Betrieb und die Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffahrt höchst einschneidende Folgen haben, denn sie werden nach meiner Überzeugung dazu führen, die Höhe der Schlepplöhne nach dem tatsächlichen Schleppwiderstand, d. h. nach der notwendigen Schleppleistung des Dampfers zu bemessen. Wir können uns bei unserer Armut den Luxus nicht gestatten, die Beförderung der Massengüter in veralteten oder unsachgemäßen und unzweckmäßig gebauten Kähnen mit einem, wie Sie eben gehört haben, fast um's Doppelte so hohen Widerstände zu schleppen. Derselbe Schleppdampfer, der einen plump gebauten Elbkahn mit Holzboden zieht, kann zwei gut gebaute Eisenbetonschiffe mit der doppelten Tragfähigkeit bei gleichem Kohlenverbrauch schleppen. Die Ersparnis an Kohle muß, abgesehen von der sonstigen Wirtschaftlichkeit, zu entscheidendem Eingreifen der Reeder und der Regierung Veranlassung geben. Die hohen Kosten, die gerade die Schleppdampfer bei der zum Teil mangelhaften Pflege und der gesunkenen Dienstauffassung der Mannschaften, der ungewöhnlich hohen Ausbesserungskosten, sehr belasten, drängen gewaltsam auf die Verminderung des Schleppwiderstandes hin. Die hohen Kosten für die Besatzung selbst und die sozialen und sozialistischen Schwierigkeiten bieten auch den Reedern einen Ansporn zur Verminderung der Zahl der Schleppdampfer bezw. zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit. Die Frage der Staffelung der Schlepplöhne nach dem Widerstande ist ja auch schon seit Jahren Gegenstand von Untersuchungen und Erwägungen im Schoße der Regierung gewesen. Ihre Durchführung bietet, da man von der Einbeziehung der alten schon im Betrieb befindlichen, verbrauchten Fahrzeuge absehen wird, durchaus keine Schwierigkeiten. Wie die Tragfähigkeit vor Inbetriebnahme eines Schiffes erst durch Eichung festgestellt werden muß, kann mit einfachen Mitteln, durch eine Fahrt, der Schleppwiderstand eines Schiffes festgestellt werden.

Auch hinsichtlich des Tiefganges, d. h. also hinsichtlich der Verminderung des Eigengewichtes sind die von mir in den veröffentlichten Berechnungen angegebenen Werte vollständig erreicht, ja übertroffen worden, was ich besonders einigen Fachkollegen sagen möchte, die mich wegen meines Optimismus verschiedentlich unsanft angegriffen haben. Tatsachen beweisen! Das Schiff der Mindener Schleppschiffahrt geht mit voller Ausrüstung nur 52 cm tief, also ebenso tief als ein nach dem Germanischen Lloyd gebautes Eisenschiff bei gleichen Abmessungen. Damit ist auch die Wichtigkeit meiner Wirtschaftlichkeitsberechnungen (vergl. Werft & Reederei 2. Jahrg. Heft 1) bezgl. der Verwendung von Betonschiffen auf Flüssen mit wechselnden Wasserständen als vollständig richtig erwiesen, ja, die von mir gemachte Behauptung, daß das Betonschiff sich um 40—80 Prozent höher verzinst als das in einem Eisenschiff gleicher Größe angelegte Kapital, muß durch die letzten Bauten und die Steigerung der Arbeitslöhne und des Eisenpreises noch zu gunsten des Betonschiffes erweitert werden, denn der Preis des Eisenschiffes ist heute nicht mehr 40—50, sondern 60—70 Prozent höher als der des gleich großen Betonschiffes. Z. B. das 1300 t Rheinschiff kostet heute in Eisen erheblich mehr als 3,2 Millionen, während es die Mewag zu knapp 2 Millionen anbietet. Dazu kommt noch ein weiterer Vorteil, daß nämlich das Betonschiff wegen der kürzeren Bauzeit zu festen Preisen übernommen werden kann, während das Eisenschiff bei der heutigen Marktlage nachträglichen Preisschwankungen sicher unterworfen ist; daß die Unterhaltungs- und Ausbesserungskosten sehr viel geringer sind als die des eisernen Schiffes, ist von vielen Seiten bestätigt und hat sich auch schon bei dem ersten Mewag-Schiff gezeigt. Zahlen hierfür will ich nicht nennen, denn allein die geringe Verzinsung und Abschreibung des Anlagekapitals, die größere Lebensdauer und die geringen Unterhaltungskosten ergeben eine so gewaltige wirtschaftliche Überlegenheit, daß nur noch die allgemeine Erkenntnis der technischen Ebenbürtigkeit, besonders hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit gegen Stöße und Grundberührungen nötig ist, um dem Eisenbetonschiff auf den Flüssen und namentlich auf den Kanälen ein weites, fruchtbares und reicheren Nutzen bringendes Feld der Tätigkeit zu erobern.

In Ansehung der großen Ersparnisse und Vorteile, die damit für die allgemeine Volkswirtschaft entstehen hinsichtlich der Ersparnis an Eisen, das für hochwertige Ausfuhrgüter frei werden würde, und nicht zuletzt auch hinsichtlich der Rentabilität der Binnenreedereien und einer trotzdem möglichen Verbilligung der Frachten und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Eisenbahn, würde ich es aufrichtig begrüßen, wenn meine heutigen Darlegungen dazu beitragen würden, auch in Ihren Kreisen das Vertrauen zu Deutschlands Schiffbau und Eisenbeton-Industrie zu heben, der, dank wissenschaftlicher Gründlichkeit, sorgfältiger Ausführung und wagemutigen Vorwärtsschreitens bis zum Kriege das größte Ansehen in der ganzen Welt genossen hat und jetzt wieder zu erobern entschlossen ist.

Der Vorsitzende dankt dem Redner für seine hochinteressanten Ausführungen und betont, daß es von unbedingter Wichtigkeit sei, die Schlepplöhne nach dem Widerstand der Schiffe zu berechnen.

Darauf wird der Vortrag zur Diskussion gestellt.

Baurat Ahsbahs: Als Geschäftsführer des Vereins der Flußschiffwerften Deutschlands möchte ich einige Worte in bezug auf unsere Erfahrungen mit dem Betonschiffbau sagen. Ich kann nicht ganz in das Lob des Vortragenden einstimmen. Wir haben in Deutschland noch kein Betonschiff, das wir als Musterschiff ansehen können. Eine Reihe namhafter Firmen haben Versuche mit Beton angestellt und sind wieder zum Eisenbau zurückgekehrt. Auch das Ausland hat den Betonschiffbau wieder verlassen, nicht weil es genügend Schiffe hat, sondern weil es jetzt wieder Eisen bekommen kann. Es war eben ein Notbehelf. Das zeigt auch folgendes Beispiel. Wir hatten deutscherseits für den Wiederaufbau für Frankreich Betonschiffe angeboten, sie sind aber vom Ausland strikt abgelehnt worden. Der Hauptfehler war das zu große Gewicht. Es sind ohne Zweifel große Fortschritte im Eisenbetonbau gemacht worden, aber wir haben noch lange kein gebrauchstüchtiges Betonschiff. Beton eignet sich eben nicht für Schiffe, die dauernd auch in der Ruhelage Bewegungen ausgesetzt sind, weil er viel zu brüchig und spröde ist. Wir haben gerade in der letzten Zeit wieder verschiedentlich den Fall erlebt, daß Betonschiffe binnen einer Nacht gesunken sind. Alle diese Schiffe haben auch in bezug auf Zugfestigkeit Mängel gezeigt. Die Schiffe wurden auf verschiedenen Werften gedockt, so daß nicht anzunehmen ist, daß das Docken falsch ausgeführt wurde. Es zeigte sich überall der gleiche Vorgang. Meiner Ansicht nach sind wir eben noch nicht so weit, daß wir sagen können, wir hätten gebrauchstüchtige Betonschiffe. Wir sind noch in einem Versuchsstadium, aber wir wollen Dr. Teubert wünschen, daß er das erreicht, was er erwartet.

Dipl.-Ing. Brune: Ich möchte auf einige Bemerkungen meines Herrn Vorredners erwidern und vor allem auf das Material als solches eingehen. Es ist trotz der großen Firmen, die sich mit dem Betonschiffbau befaßt haben, das Material nicht genügend berücksichtigt worden. Der Beton selbst muß verbessert werden. Wir haben versucht, ein Betonschiff zu erzielen, dessen Zugelastizität bedeutend größer ist. Die Fehler, die bisher aufgetreten sind, können nur durch organischen Beton und durch organische Verteilung des Eisens überwunden werden. Unsere Versuche haben gezeigt, daß wir dadurch ein Betonschiff bauen können, das allen Anforderungen genügt. Ich glaube daher, daß die Schwierigkeiten in kurzer Zeit überwunden sein werden. Außerdem wurde gesagt, daß das Ausland den Eisenbetonschiffbau aufgegeben habe, weil wieder genügend Eisen da wäre. Wenn man jedoch die Ersparnis berechnet, die der Bau von Eisenbetonschiffen bedeutet, so

wird man wieder auf den Betonschiffbau zurückkommen. 1. Ist das Material sehr viel billiger, 2. werden erhebliche Arbeitslöhne gespart und 3. ist die Bauzeit viel geringer. Dazu kommen die billigeren Unterhaltungskosten. Die Reparaturen am Eisenbetonschiff sind viel bequemer auszuführen als am Eisenschiff. Alle diese Vorteile zusammengenommen, sprechen sehr zugunsten des Betonschiffes und geben von seiner Wirtschaftlichkeit ein klares Bild.

Vorsitzender: Wünscht einer der Herren noch das Wort? Das ist nicht der Fall. Dann bitte ich Herrn Dr. Teubert um sein Schlußwort.

Dr. Teubert: Ich habe meinen Ausführungen nichts mehr hinzuzufügen.

Vorsitzender: Ich danke Herrn Dr. Teubert hiermit nochmals in aller Namen für seinen hochinteressanten Vortrag; es ist für uns alle von großem Wert gewesen, diese Erfahrungen zu hören. — Es stehen heute keine Fragen mehr zur Erledigung, ich bitte daher die anwesenden Mitglieder des Verwaltungsrates, sich noch zu einer kurzen Besprechung zusammenzufinden.

Der Vorsitzende schließt die Sitzung gegen 1½ Uhr nachmittags.

Bericht über die Vollversammlung des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt in Hamburg am 15. Dezember 1921

Am 15. Dezember 1921 fand in Hamburg die Vollversammlung des Reichsausschusses mit folgender Tagesordnung statt:

1. Bericht über den Stand der Tariffrage;
2. Bericht über die Arbeiten des vorläufigen Reichswirtschaftsrats und des vorläufigen Reichswasserstraßenbeirats;
3. Gründung des Reichsverbandes des deutschen Transportgewerbes;
4. Überführung von Schiffsneubauten von den Werften zum Bestimmungsort;
5. Satzungen des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt;
6. Bericht über den Schutzverband deutscher Schuldner holländischer Binnenschiffspfandrechte;
7. Binnenschiffahrtsstatistik;
8. Auslandsverkehr;
9. Stand der Frage der Vereinheitlichung der Wasserstraßenpolizeivorschriften;
10. Frage der Aviskarten;
11. Können geeichte Kähne als Maße anerkannt werden?
12. Sonstiges.

Ueber den Stand der wesentlichsten in dieser Sitzung behandelten Fragen geben die nachfolgenden Punkte Aufschluß.

1. Tariffrage.

In der Sitzung der ständigen Tarifkommission am 6. und 7. Dezember in Leipzig ist die Frage der von der Binnenschiffahrt eingereichten Denkschrift über die Einführung von Ausgleichstarifen noch nicht zur Erörterung gelangt. Sie bildet zur Zeit noch den Gegenstand von Erwägungen innerhalb des Reichsverkehrsministeriums. Dieses plant für den 1. Februar 1922 einen Neuaufbau der Eisenbahntarife. Eine diesbezügliche Denkschrift ist fertiggestellt und den Bezirks- und Landeseisenbahnbeiräten zur Stellungnahme überwiesen. Auch der vorläufige Reicheisenbahnrat wird sich Mitte Januar mit dieser Frage beschäftigen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß dieser Entwurf nicht in das Bearbeitungsgebiet der ständigen Tarifkommission fällt, die sich nur ausnahmsweise bisher mit der Frage der Höhe der Gebühren und dem Tarifschema beschäftigt hat. Es ist also notwendig, daß die Vertreter der Binnenschiffahrt in den Eisenbahnbeiräten zu dieser Frage Stellung nehmen. Die Tarifkommission des Reichsausschusses wird sich voraussichtlich Anfang Januar mit dieser Denkschrift befassen. Gleichzeitig wird sie zu einem Antrag der mitteldeutschen Salzbergwerke auf Einführung eines Ausfuhrausnahmetarifs der Salze sowie zu einer gewünschten Detarifierung des Zeitungsdruckpapiers Stellung zu nehmen haben. In der Frage der Entstaatlichung der Eisenbahn ist uns eine Denkschrift des Reichsverkehrsministers zugegangen, in welcher zum Ausdruck kommt, daß eine Gesundung der Eisenbahn auch ohne Entstaatlichung herbeizuführen ist.

2. Vorläufiger Reichswirtschaftsrat.

In der abgelaufenen Sitzungsperiode wurden folgende, die Binnenschiffahrt berührende Fragen erörtert. Eine von dem wasserwirtschaftlichen Ausschuß gefaßte Entschließung, die Beschleunigung der Regelung der Frage einer einheitlichen Behördenorganisation und eines einheitlichen Wasserrechts betreffend, wurde vom Plenum des Reichswirtschaftsrates einstimmig angenommen. Es ist zu hoffen, daß die Reichsregierung daraufhin möglichst bald zu abschließenden Maßnahmen in diesen auch für die Binnenschiffahrt wesentlichen Fragen kommen wird.

3. Vorläufiger Reichswasserstraßenbeirat.

Der vorläufige Reichswasserstraßenbeirat beschäftigte sich am 2. und 3. Dezember mit dem Entwurf einer Verordnung über die Bildung von Wasserstraßenbeiräten. Seitens der Vertreter der Binnenschiffahrt wurden unsere Wünsche zu diesem Entwurf zur Sprache gebracht und erreicht, daß dieser Entwurf zunächst einer Kommission zur weiteren Durcharbeitung überwiesen wurde.

4. Reichsverband des deutschen Transportgewerbes.

Am 20. Dezember fand in Berlin die erste Sitzung des neugegründeten vorstehenden Verbandes mit folgender Tagesordnung statt:

1. Wahl des Vorsitzenden des Vorstandes;
2. Wahl des geschäftsführenden Vorstandsmitgliedes;
3. Beschlußfassung über zunächst in Angriff zu nehmende Arbeiten des Reichsverbandes.

Von der Binnenschiffahrt waren die Herren Direktor Grätz und der Geschäftsführer des Reichsausschusses von Bock anwesend. Von den übrigen in Frage kommenden Gewerben waren die Spedition, die Privatbahnen, das Kraftfahrwesen und das Fuhrwesen vertreten; das Luftverkehrswesen hatte schriftlich seinen Beitritt erklärt. Die Seeschiffahrt steht noch außerhalb des Verbandes. Als Vorsitzender wurde Herr Generaldirektor Dräger von der Allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft A.-G. gewählt, in dessen Hand hauptsächlich die bisherigen Vorarbeiten gelegen haben. Als geschäftsführendes Vorstandsmitglied wurde der Geheime Justizrat Herr Dieckmann bestimmt, der bisher Präsident der Reichsentschädigungskommission war und zur Zeit noch die Abwicklungen mit Rumänien und Österreich leitet. Diese Arbeiten werden bis zum 1. April 1922 abgeschlossen sein, so daß er seine volle Arbeitskraft dem Verbande widmen kann. Für die Wahl seiner Persönlichkeit war seine Erfahrung in wirtschaftlichen Dingen und seine Vertrautheit mit den Behörden maßgebend, die er sich in verschiedenen staatlichen Stellungen erworben hat. Es besteht die Absicht, den Reichsverband etwa Ende Januar zu einer Tagung zusammenzuberufen, nachdem sich Herr Geheimrat Dieckmann vorher mit den schwebenden wirtschaftlichen und gesetzlichen Fragen vertraut gemacht hat und in der Lage ist, ein genaueres Programm seines beabsichtigten Wirkens zu geben. Von einzelnen Anwesenden wurde es als notwendig bezeichnet, sich zunächst mit folgenden Fragen zu beschäftigen:

a) Gesetz über die Arbeitslosenversicherungen;
b) Bestimmungen des Demobilmachungskommissars über die Einstellung Ortsfremder;
c) Aufnahme der Spedition in die Eisenbahnbeiräte.

In eine sachliche Beratung dieser nur flüchtig angegebenen Fragen wurde nicht eingetreten. Beschlüsse über die zu behandelnden Fragen sollen erst gelegentlich der Ende Januar beabsichtigten Sitzung gefaßt werden. Die in der letzten Vollversammlung vorläufig bezeichneten Delegierten der Binnenschiffahrt sind folgende Herren:

Für den Vorstand:
1. Herr Dir. Grätz, Vertreter Herr Dr. Schmitz;
2. Herr Rechtsanwalt Lindeck, Vertreter Herr Dir. Vortisch.

Für den Ausschuß:
1. Herr Dr. Schmitz;
2. Herr Dir. Diederichs;
3. Herr Dir. Bayer;
4. Herr Dir. Vortisch;
5. Herr Dir. Thielecke.

5. Überführung von Schiffsneubauten von den Werften zum Bestimmungsort.

Auf Wunsch des Reichsausschusses für Wiederaufbau der Handelsflotte ist eine aus Vertretern sämtlicher Stromgebiete bestehende Kommission zusammengetreten, um die Frage zu erörtern, auf welche Weise die Überführung von abzuliefernden Fahrzeugen aus sämtlichen Stromgebieten nach Frankreich und Belgien fristgemäß durchzuführen sei. Aus Billigkeitsgründen will das Reich den Gewinn des in Betracht kommenden Geschäfts von 50 bis 60 Millionen Mark der durch die Schiffsabgabe selbst schwer betroffenen Binnenschiffahrt in möglichst großem Umfange zuführen. Über die Wege, die zu diesem Ergebnis führen können, ist ein abschließendes Resultat noch nicht gefunden.

6. Schutzverband deutscher Schuldner holländischer Binnenschiffspfandrechte.

Am 19. Dezember fand in Berlin eine Generalversammlung obigen Verbandes statt, in welcher zunächst nach Ausscheiden einiger Mitglieder ein neuer Vorstand gewählt wurde. Vorsitzender ist Herr Dir. Bayne, Märkische Sandwerke, Berlin, Inselstr. 6. Vorstandsmitglieder sind die Herren: Herr Direktor Strowig, Fa. Hemsoth & Co., Dortmund; Herr Schalscha, Fa. Schalscha, Breslau; Dr. Schneider, Breslau; Dr. Reinig, Düsseldorf-Ruhrort. Sodann wurde über das Ergebnis der ersten Verhandlungen mit den holländischen Banken berichtet. Diese verlangten als Grundlage zunächst die Wiederaufnahme der Zinszahlungen, da sie als Pfandbriefbanken unter staatlicher Aufsicht keinen anderen Geschäftsbetrieb haben und auf diese Zinszahlungen angewiesen seien. Ferner stellten sie die Eintragung von Pfandrechten in Gulden als notwendig dar, um bei den schwankenden Valutaverhältnissen eine bessere Sicherheit zu haben. Drittens beantragten sie eine Änderung des § 870 Z.-P.-O. dahingehend, daß bei Schiffen nicht bloß wie bisher Zwangsversteigerungen, sondern auch Zwangsverwaltung, ähnlich wie bei Grundstücken als Zwangsvollstreckungsmaßnahme möglich gemacht werden müsse. Die Generalversammlung nahm keinen Anstand, auf diese Forderungen einzugehen. Für die beiden letzten Punkte wird, falls die Regierung zustimmt, eine gesetzliche Maßnahme notwendig werden. Verhandlungen darüber sind im Gange. Demgegenüber sind die Forderungen des Schutzverbandes folgende: a) Stundung der Grundschuld auf eine längere Reihe von Jahren unter Bereiterklärung einer jährlichen Kontrolle der Schiffe; b) Einstellung aller Prozeßmaßnahmen; c) Verrechnung aller bereits gezahlten und nicht angenommenen Gelder zu einem noch zu vereinbarenden Kurse; d) Kapitalisierung der rückständigen Zinsen und ebenfalls Stundung wie bei der Grundschuld. Dem Vorstand wurde Vollmacht erteilt, mit den Holländern in diesem Sinne zu verhandeln. Zunächst kommen nur die Fälle in Betracht, in welchen die Valutaklausel einwandfrei feststeht. Zu Verhandlungen haben sich bis jetzt folgende vier Banken bereit erklärt:

Amsterdamsche Scheepsverband Bank, Hollandsche Scheepsverband Maatschappij, Maatschappij voor Scheepsverband, Venkoloniale Bank zu Saapemeer.

Ausdrücklich ist zu betonen, daß die erreichten Vorteile nur den Mitgliedern des Schutzverbandes zugute kommen werden. Als vorläufiger Beitrag wurde für Schiffseigner 300 Mark, für Firmen 1000 Mark beschlossen, die auf das Separatkonto des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt unter dem Namen: „Schuldnerschutzverband", Depositenkasse V. der Kommerz- und Privatbank, Charlottenburg, Savigny-Platz 5, einzuzahlen sind. Die Liste der Mitglieder wird am 15. Januar 1922 den holländischen Banken übermittelt werden; es ist also wichtig, bis zu diesem Tage die Beiträge zu zahlen, da nur diejenigen endgültig als Mitglieder bezeichnet werden können, die ihrer Beitragspflicht genügt haben.

7. Aviskarten.

Seitens eines Mitgliedes des Reichsausschusses ist angeregt worden, an Stelle der Aviskarten, durch die den Empfängern von Gütern, deren Ankunft mitgeteilt wird, einen anderen Weg zu finden, der die vielfach vorkommenden Betrügereien ausschließt. Die Übermittelung der Aviskarten an den Empfänger auf dem gewöhnlichen Postwege gibt keine Gewähr dafür, daß die Waren von unbefugten Empfängern nach Fälschung der Unterschrift des Empfangsberechtigten abgeholt werden. Es kommt also darauf an, einen Weg zu finden, wie der Empfangsberechtigte zweifelsfrei benachrichtigt werden kann, ohne daß Betrügereien vorkommen können. Als Wege wurden vorgeschlagen: a) Übersendung der Avise „Eingeschrieben"; b) Forderung eines besonderen Ausweises des Empfängers und nicht lediglich Ausweis durch die Aviskarten. Die Geschäftsstelle wäre dankbar, weitere Anregungen in dieser Hinsicht zu erhalten, um die Erfahrungen späterhin den Binnenschiffahrtskreisen zugängig zu machen.

Wasserbau- und Binnenschiffahrt-Ausstellung in Essen 1922

Eins der wichtigsten deutschen Wirtschaftsgebiete ist und bleibt die deutsche Binnenschiffahrt und Wasserwirtschaft, auch wenn noch so große Trockenperioden einsetzen. Das Wasser ist ein natürlicher Reichtum, der ungeahnte Ausbaumöglichkeiten besitzt. Die Wasserwirtschaft ist ein Gebiet, das leider nicht immer so gefördert worden ist, als man es hätte wünschen können. Wenn jetzt eine solche Ausstellung im Mittelpunkt der deutschen Industrie stattfindet, so muß daraus ermessen werden, wie sehr auch die Führer der deutschen Industrie die Ansicht vertreten, daß die deutsche Wasserwirtschaft in jeder Weise gefördert werden muß. Unzählig sind die Pläne, die von Kanalvereinen und sonstigen Interessenten im Laufe der Jahrzehnte gemacht worden sind. Es ist schwer, sich ein richtiges Bild über die bestehenden vielen Pläne zu machen. Deshalb hat der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sich entschlossen, eine Tagung im April in Essen abzuhalten, auf der ein Ueberblick über diese Pläne gegeben werden soll. Gleichzeitig mit ihr wird eine große Wasserbau- und Binnenschiffahrtsausstellung in Essen auf dem Ausstellungsgelände vom 31. März bis 30. April 1922 stattfinden, in der, nach Stromgebieten geordnet, die deutschen Kanalvereine ihre Projekte vorführen. Neben den Plänen werden vor allem die bestehenden Wasserstraßen mit allen ihren Einrichtungen gezeigt werden. Eine besondere Abteilung „Wasserbau" wird die Baueinrichtungen des Fluß- und Kanal-, des Schleusen- und Wehrbaues und der Wasserkraftanlagen behandeln; ebenso werden Baumaschinen ausgestellt werden. Den Verkehrseinrichtungen auf Binnenwasserstraßen ist eine besondere Abteilung gewidmet. Die Hafenverkehrseinrichtungen, die Hebe- und Transportanlagen, Entladungs-, Speicherungs- und Verladungseinrichtungen sollen gezeigt werden. In der vierten Abteilung „Schiffahrtsbetrieb auf Binnenwasserstraßen" werden Bilder, Modelle und Teile aus dem Flußschiffbau, dem Schiffsmaschinenbau usw. zu sehen sein. Besonderer Wert wird auf die Ausstellung wichtiger technischer Neuerungen gelegt. Anfragen sind an die Geschäftsstelle der Wasserbauausstellung Essen, Handelshof, zu richten. Dem Ehrenausschuß der Ausstellung gehören an: Geheimrat Professor Flamm von der Technischen Hochschule Charlottenburg, Oberbürgermeister Dr. Luther-Essen, Geheimrat Dr. Quaatz, Syndikus der Essener Handelskammer, Regierungsbaurat Skalweit vom Rhein.-Westf. Kohlensyndikat, Ministerialdirektor Dr. Ing. Sympher.

Ein besonderer Sachverständigenausschuß wird die Auswahl der Ausstellungsobjekte vornehmen. Die Schiffahrttreibenden und sonstigen an der Binnenschiffahrt interessierten Kreise werden gut tun, ihre Anmeldung recht bald vorzunehmen. Es dürfte auch wohl von Interesse sein, wenn Darstellungen aus dem Kulturleben der Binnenschiffahrt und seiner Bevölkerung gezeigt werden könnten. Es ist zu empfehlen, wenn Schiffahrtsvereine derartige Objekte wie Bilder, Schiffertrachten, alte Schiffsgeräte sammelten, um so ein vollständiges Bild des Binnenschiffahrtverkehrs zu geben. Wahrscheinlich dürften in manchem Ortsmuseum unserer großen Binnenschiffahrtsstädte auch derartige Gegenstände zu finden sein. Es ist wichtig, daß alle Schiffahrtskreise, auch die Schiffswerften, Maschinenfabriken usw., die mit der Schiffahrt irgendwie zu tun haben, noch von sich aus besonders auf die Ausstellung aufmerksam machen.

Es wäre sehr wünschenswert, wenn alle Firmen, die mit der Binnenschiffahrt irgendwie zu tun haben, alle Handelskammern, Schiffahrts- und Kanalvereine, Spediteurvereine usw. sich an der Ausstellung beteiligen und ihr größte Beachtung zuwenden.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Zur Anwendung des § 73 Binnenschiffahrtsgesetzes.

Usancen des Oderverkehrs.

Der § 73 des Binnenschiffahrtsgesetzes schreibt vor, daß der Frachtführer für die Richtigkeit des im Ladeschein bezeichneten Gewichtes haftet. Freizeichnen vom Gewicht kann sich der Frachtführer nur durch einen bestimmten Zusatz: „Zahl, Maß, Gewicht unbekannt" oder, wie das Gesetz wörtlich sagt: „durch einen gleichbedeutenden Vermerk", aus dem hervorgehen soll, daß die Güter dem Frachtführer nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen sind.

Von bedeutsamem Einfluß ist diese Gesetzbestimmung in den letzten Jahren für den Schiffsverkehr auf der Oder geworden.

Die aus den oberschlesischen Gruben heranrollende und im Umschlaghafen zu Cosel zur Wasserverladung gelangende Kohle kommt seit geraumer Zeit in Coselhafen öfters mit Mindergewicht an. In früheren Zeiten lieferten die Gruben ein Gutgewicht von 2%, das in den letzten Jahren aber in Wegfall gekommen ist. Die Waggons werden von den Gruben jetzt knapp beladen, werden nicht immer sofort abgefahren und stehen mehrere Tage im Umschlaghafen; bei allem Schutz, den die Bahn- und Hafenverwaltung den Ladungen angedeihen läßt, kann nicht verhindert werden, daß „Kinderwagenkarawanen" ihre stille Teilhaberschaft an den Kohlenladungen nächtlicherweile behaupten und auch beweisen.

Man muß auch beachten, daß beim Wassertransport, ganz abgesehen von dem natürlichen Schwund, den jede Kohlen-

ladung auf dem Transport durch Witterungsverhältnisse erleidet, auch durch Verstreuung beim Einladen und Ausladen, ferner, durch selbst bei aller Sorgfalt an ungeschützten Liegeorten nicht zu verhindernder Beraubung die Ladungen erheblichen Verlusten ausgesetzt sind.

Die Handelskammer Berlin hat in mehreren Gutachten aus diesem Grunde ein dem Frachtführer gutzurechnendes Mindergewicht gegenüber dem im Ladeschein vermerkten Gewicht von 3% für angemessen erachtet.

Die Handelskammer zu Breslau, welche in erster Linie für die Feststellung der Usancen des Oderverkehrs maßgebend ist, geht noch weiter. Sie sagt in ihrem Gutachten vom 11. Juni d. J. I. C. 232:

„Seitens der oberschlesischen Gruben wird im Gegensatz zu der Zeit vor dem Kriege ein Gutgewicht nicht mehr gewährt. Das Gutgewicht für Nässe betrug früher 2%.

Dasselbe Abtrocknungsverhältnis besteht auch jetzt noch. Ein Manko von 2% allein muß daher dem Schiffer für Austrocknung zugute gehalten werden, wenn die Abladungen auf den Gruben, wie das jetzt der Fall ist, ein Gutgewicht von 2% für Nässe nicht mehr mit auf den Weg bekommen.

Auf die Frage, wie ein hohes Fehlgewicht bei einem Kahn ohne Verdeck dem Schiffer mit Rücksicht auf die während des Transports auch bei gehöriger Bewachung bestehende Diebstahlsgefahr zugute zu halten ist, läßt sich eine klare in Prozentzahlen ausgedrückte Antwort nicht erteilen. Es ist hier mehrfach bekannt geworden, daß Schiffer, die sich einer Beraubung ihrer Kohlenladung widersetzt haben, am Leben bedroht worden sind. Es wird von Fall zu Fall zu prüfen sein, welcher Gewichtsverlust eingetreten ist und auf welche Umstände er zurückzuführen ist.

Auf die Frage, ob im übrigen ein Fehl gewicht als nicht durch Verschulden des Schiffers entstanden, regelmäßig dem Schiffer gutgebracht wird, ist zu erwidern, daß eine solche Übung nicht feststellbar ist. Es wird jedoch auf die beim Kippgeschäft eintretende Verstreuung und Verstäubung und auf den infolge Reibung und Stoß auf dem Bahntransport eintretenden Verlust hingewiesen.

Die von der Berliner Handelskammer in neuester Zeit zulässige Fehlmenge bei Kahnladungen mit 3% dürfte nur gerade an das Mittel der Verluste heranreichen, die sich beim gemischten Transport von Kohle auf dem Eisenbahn- und Wasserwege ohne Verschulden des Schiffers erfahrungsgemäß ergeben."

Es geht aber allgemein nicht an, daß der Oderfrachtführer für das im Ladeschein verzeichnete Gewicht der Bahnladung haften muß, wenn die Waggons in Cosel überhaupt nicht mehr nachgewogen werden. Der Frachtführer muß unbesehen seine Ladung einnehmen, ohne Verwiegung in Cosel verlangen zu können, da die Vorrichtung für eine solche in Cosel nicht vorhanden ist. Im Frühjahr dieses Jahres haben zwei Vertreter der Oderschiffahrt in Duisburg die dortigen Umschlagseinrichtungen besichtigt, um der Eisenbahnverwaltung Vorschläge zwecks Schaffung der gleichen Einrichtung in Cosel zu unterbreiten. Geldschwierigkeiten verhindern für die nächste Zeit die Verwirklichung dieses von der Eisenbahnverwaltung für durchaus zweckmäßig erachteten Planes. Es müßte demnach dem Frachtführer gestattet sein, von der Rechtswohltat des § 73 des Binnenschiffahrtsgesetzes Gebrauch zu machen, das heißt also, die Klausel in den Ladeschein aufzunehmen: „Gewicht unbekannt" oder einen entsprechenden Vermerk. Darauf läßt sich aber der Verlader ungern ein.

Zu welchen Härten diese Zustände geführt haben, läßt sich ohne weiteres ersehen. Es kommen Ladungen in Berlin an, an denen 5 oder 6% der Ladung fehlen und nachgewiesen werden kann, daß in der Tat gerade diese Schiffsladungen unmöglich Beraubungen in solcher Höhe erlitten haben können. Einzig und allein ist das hohe Manko bei der Ausladung dann auf ein bereits in Cosel in das Fahrzeug eingeladenes Mindergewicht zurückzuführen.

Die Handelskammer Breslau hat sich nun auch hierüber ausgelassen. In einer Reihe von Fällen hat der Frachtführer bei der Beladung erkannt, daß er zu wenig Kohle erhalten haben müsse, was er an dem Tiefgang seines Kahnes feststellen könnte. Jedenfalls steht fest, daß aus dem Tiefgang an Hand des Eichscheines zum mindesten der Wirklichkeit recht nahe kommende Schlüsse auf das eingeladene Quantum gezogen werden können. Da der Schiffer sich nun nicht anders helfen kann, wenn er der Ueberzeugung ist, ein zu geringes Gewicht erhalten zu haben, als daß er auf den Tiefgang seines Kahnes Bezug nimmt, muß in dem Hinweis auf den Tiefgang seines Kahnes im Ladeschein ein dem Vermerk: „Gewicht unbekannt" gleichbedeutender Vermerk erblickt werden. Diesen Standpunkt hat die Handelskammer Breslau nunmehr anerkannt:

„Da in der letzten Zeit fast keine Kohlenladung an den Wasserumschlagstellen ordnungsgemäß eintraf, so haben sich die Schiffer dadurch gesichert, daß sie den laut Tiefgang des Kahnes sich ergebenden Pegelstand im Ladeschein angaben. Ein derartiger Vermerk im Ladeschein wird als Zusatz im Sinne des § 73 B.Sch.Ges. aufgefaßt, daß die Ware dem Schiffer nicht zugewogen ist."

Hk. Breslau, den 19. April 1921. (I. C. 14.)

„Der Vermerk auf dem Ladeschein über den Tiefgang des Kahnes stellt einen Vorbehalt im Sinne des § 73 Binnenschiffahrtsgesetzes dar. Die Kohlen gehen erfahrungsgemäß in den letzten Jahren mit geringerem Gewicht in Cosel ein, als sie von der Grube abgeladen sind. Infolgedessen pflegt sich der Schiffer durch die Eichung seines Kahnes und die Einsetzung des Tiefganges seines Kahnes in den Ladeschein zu schützen."

Hk. Breslau, vom 3. August 1921. (I. C. 311.)

Rechtsanwalt Dr. Schneider, Breslau

Technische Mitteilungen

Einrichtungen zur Beseitigung von Explosionsgefahren auf Binnenwasser-Motorfahrzeugen.

(Ing. Bruno Müller, Kiel).

Die gegenwärtige Notlage des deutschen Volkes in der Ernährungsfrage, die sich mit Sicherheit noch auf längere Zeit fühlbar machen wird, ist wohl zum großen Teil auch auf die Transportschwierigkeiten und hohen Frachtsätze zurückzuführen, die auf den Eisenbahnen seit langer Zeit vorherrschend sind. Dieser Zustand muß unbedingt auch für die Binnenschiffahrt eine stets wachsende Bedeutung gewinnen und dahin führen, daß der Kleinschiffsverkehr auf unseren Binnenwasserstraßen mehr als bisher gefördert wird. In einer den vorhandenen Bedürfnissen entsprechenden Weise kann dies aber nur dann geschehen, wenn dem Motor als Betriebskraft höhere Aufmerksamkeit als bisher geschenkt wird.

Der Verwendung von Bootsmotoren stand bisher aber immer das Bedenken der feuergefährlichen Flüssigkeiten, der Verwendung der schwer- und leichtbrennbaren Öle entgegen. Leider sind die Interessenten, selbst die Besitzer der Fahrzeuge, sowie das Personal mit den Gefahren zu wenig vertraut.

Bei allen feuergefährlichen Flüssigkeiten, ob es sich nun um Benzin, Benzol, Petroleum oder Schweröle handelt, ist die Gefahr immer die gleiche, wenn auch die Explosionsgrenzen schwankend sind. Sobald die Luft Zugang zur feuergefährlichen Flüssigkeit hat oder diese infolge Undichtheit an Leitungen oder Verbindungsstellen austritt, bilden sich Gasluftgemische, die je nach ihrer Zusammensetzung brennbar oder explosibel sind. Da diese Gemische sich sehr schnell entwickeln und unsichtbar bleiben, genügt ein in einiger Entfernung weggeworfener noch brennender Zigarrenrest oder die Entstehung eines Reibungsfunkens in der Leitung, um eine Katastrophe herbeizuführen.

Als mit Beginn des Krieges die ausländischen Bezugsquellen für Benzin fast gänzlich versagten, sah man sich gezwungen, im Inlande selbst aus billigerem Material Motorbetriebsstoffe herzustellen, die das teure ausländische Produkt voll ersetzen sollten und war es zunächst das Benzol, welches als unvermischtes deutsches Produkt als voller Ersatz für Benzin in Frage kam. Aber auch bei diesem Brennstoff liegen die Verhältnisse ähnlich. Die weitverbreitete Ansicht, daß Benzol weniger explosionsgefährlich sei als Benzin, ist tatsächlich unrichtig, wie durch einwandfreie Versuche nachgewiesen wurde.

Bei Benzin liegt der Explosionsbereich zwischen 2,5 und 4,9; erstreckt sich dagegen bei Benzoldampfgemischen auf 2,7 und 6,5; beträgt also 3,8 Prozent mehr. Daraus ist zu ersehen, daß der Explosionsbereich des Benzols mehr als das anderthalbfache des Benzins beträgt und daß demnach das Benzol nicht ungefährlicher, sondern in Wirklichkeit gefährlicher ist als Benzin.

In Anbetracht dieses Umstandes und der eingangs schon bemerkten Tatsache, daß wir auch im Interesse unserer Volksernährung mehr und mehr auf die Verwendung von Motorfahrzeugen für den Binnenwasserverkehr angewiesen sind, ist es wichtig, darauf hinzuweisen, daß es heute ein umfassend ausgebautes Gebiet der Technik gibt, durch welches die bei der Lagerung, dem Transport und der Verwendung feuergefährlicher Flüssigkeiten entstehenden Gefahren automatisch ausgeschaltet werden. Die Grundzüge dieses nach den Patenten Martini und Hüneke geschaffenen Systems sind folgende:

Die feuergefährliche Flüssigkeit wird durch Schutzgase direkt zu dem Vergaser gefördert. Die Armaturen und Rohre, die die feuergefährliche Flüssigkeit passiert, sind bruchsicher ausgestaltet; es kann also hier nicht vorkommen, daß an undichten

Stellen die feuergefährliche Flüssigkeit heraussickert, sich ansammelt und sich dann gelegentlich an dem Motor entzündet, was wohl fast immer die Ursache der so zahlreichen Brände gewesen ist.

Der Brennstoff wird an Bord des Fahrzeuges in einem sorgfältig isolierten Behälter aufbewahrt, der entweder auf dem Schiffsboden oder im Vorschiff untergebracht sein kann. Der Behälter selbst ist aus bestem Material geschweißt und mit 2 Atm. Probedruck auf Dichtigkeit geprüft. Die Isolierschicht ist so stark gewählt, daß der Behälterinhalt im Falle eines Außenfeuers vor Erhitzung geschützt wird. Sie ist ferner mit einem Blechmantel umgeben, der sie vor Beschädigungen bewahrt. Der Behälter ist also von doppelwandiger Konstruktion mit Ausfüllung des Mantelraumes durch ein geeignetes Isoliermaterial. Die Sicherstellung des Benzins vor Feuer- und Explosionsgefahr wird wiederum durch Schutzgas bewirkt.

Alle Leitungen und Armaturen schließen ohne Ausnahme am Deckel des Behälters an, so daß im Falle einer Undichtigkeit irgend einer Flanschverbindung keine Flüssigkeit ausfließen kann, weil infolge des Ablassens des Gasdruckes aus der undichten Stelle die Flüssigkeit nicht mehr nach der Anschlußstelle gehoben wird. Die Brennstoffleitung nach dem Motor ist bruchsicher, d. h. mit Gasmantel konstruiert, so daß im Falle eines Bruches oder einer Undichtigkeit der zur Förderung des Brennstoffes dienende Gasdruck entweicht und dadurch die Förderung sofort unterbrochen wird. In allen denkbaren Verletzungsfällen (Zerstörung der äußeren Mantelleitung, Bruch des innenliegenden Flüssigkeitsrohres allein, oder Verletzung beider) wird die Brennstoffzufuhr zum Motor sofort unterbrochen. Damit im Falle einer Zerstörung der Leitungen, welche an den Behälter anschließen, nicht im Laufe der Zeit durch Diffusion Luft in den Behälter eindringt, sind die Anschlüsse im Tank wiederum mit Diffusionsverschlüssen versehen. Als Schutzgas wird Kohlensäure oder Stickstoff verwandt, das aus einer handelsüblichen Stahlflasche entnommen, im Reduzierventil auf den erforderlichen Druck entspannt und durch die Gasleitung dem Behälter zugeführt wird. Das Gas tritt durch die Flüssigkeit im Diffusionsverschluß hindurch in das Innere des Behälters unter einem Drucke, der erforderlich ist, um den Brennstoff durch die Zapfleitung, die bis auf den Boden des Behälters reicht, nach dem Motor zu fördern.

Die Vorzüge dieses Systems sind in einer Ministerialverfügung des Handelsministeriums vom 28. Oktober 1909 betr. die Beförderung von Petroleum und dessen Destillationsprodukte auf dem Rhein ausdrücklich anerkannt. Es heißt hier:

„Die Kraftmaschinen sind in von den Lagerräumen feuersicher abgesperrten, aber ausreichend lüftbaren Räumen aufzustellen. Die Behälter zur Aufnahme der Betriebsflüssigkeit und die Rohrleitungen von diesen zu der Kraftmaschine sind derart anzubringen, daß jede Feuersgefahr ausgeschlossen ist. Diese Vorschrift gilt für das zum Antriebe der Maschinen zugelassene Benzin dann als erfüllt, wenn für die Lagerung und die Rohrleitungen des Benzins das System Martini und Hüneke angewendet wird, andere Systeme sind nur dann zugelassen, wenn sie die gleiche Gewähr für Feuersicherheit bieten."

Damit ist ein schiffbautechnisches Problem restlos gelöst, dessen volkswirtschaftliche Bedeutung in der heutigen Zeit im Interesse unserer Volksernährung nicht hoch genug angeschlagen werden kann.

Anschließend an die Ausführungen über die Brennstoff Lagerungsfrage sei noch einiges über den Brennstoff selbst gesagt.

Der altbewährte und verdienstvolle Vorkämpfer auf dem Gebiete des Motoren-Betriebsstoffes, Prof. Dr. Dieterich-Helfenberg hat auf Grund langjähriger Erfahrungen bestimmte Brennstoffnormen aufgestellt und auch ein Prüfungsverfahren für Motorenbrennstoffe ausgearbeitet, das außerordentlich einfach ist und selbst in der Hand des Laien sicheren Aufschluß über die Art, den Wert, die Beschaffenheit und die Zusammensetzung des untersuchten Brennstoffes ergibt.

Die durch den Krieg gegebenen Verhältnisse haben es mit sich gebracht, daß auch auf dem Brennstoffmarkte der Kriegs- und Nachkriegswucher Orgien feiern konnte, womit nicht nur ungerechtfertigte Preise gemeint sind, sondern auch die Minderwertigkeit der angebotenen und verbrauchten Brennstoffe. Umsomehr ist es zu begrüßen, daß jedem Verbraucher heute ein Mittel in die Hand gegeben ist, um die Qualität des gekauften Motorenbetriebsstoffes jederzeit feststellen zu können.

Das Dieterich'sche Prüfungsverfahren setzt sich aus einer Reihe von ganz einfachen Einzeluntersuchungen zusammen, deren einzelne Ergebnisse, in Beziehung zueinander gesetzt, ganz unzweideutige Schlüsse über den untersuchten Brennstoff erbringen. Die Mittel, die zur Ausführung der Einzeluntersuchungen erforderlich sind, sind außerordentlich einfach. Das erforderliche Prüfungsgerät unter der Bezeichnung „Motol-Prüfungsgerät für Motorenbrennstoffe", wird von der Chemischen Fabrik Helfenberg-Dresden hergestellt und ist jeder Laie in der Lage, damit folgendes festzustellen:

1. Art des Betriebsstoffes (ob Benzin, Benzol, Spiritus oder Mischungen dieser Stoffe).
2. Spez. Gew. (ob Leicht-, Mittel-, Schwerbenzin, Benzol oder Spiritus).
3. Güte und Reinheit des Betriebsstoffes (ob benzolhaltiges Benzin, ob Schwerbenzin oder Benzol, Spiritus oder Benzolspiritus, Verunreinigungen, Mischungen verschiedener Stoffe usw).
4. Brauchbarkeit für die Praxis (Geruchsprobe, Verdunstungsgeschwindigkeit, Neutralität, Wassergehalt usw.).
5. Gleichmäßigkeit der Lieferungen bei Abschluß und Preiswürdigkeit.

Es würde zu weit führen, wollte man eingehender auf die Handhabung des Prüfungsgerätes zurückkommen, und würde es auch nicht in den Rahmen dieser Zeitschrift passen. Nur das eine soll festgestellt werden, daß nämlich durch Einführung dieses Prüfungsgerätes der Handel mit Motorenbetriebsstoffen wieder in normale Bahnen gelenkt werden wird.

Nur zu wünschen bleibt es, daß die Schaffung dieses Prüfungsgerätes auch in Fachkreisen die Anerkennung findet, die ihr gebührt und die doch nur dem ureigensten Interesse des Motorenbesitzers selbst entsprechen dürfte.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Zur Frage der Sonntagsruhe in der Binnenschiffahrt. In der letzten Sitzung der Reichsarbeifsgemeinschaft für Binnenschifffahrt Ende November d. Js. wurde die Frage der Sonntagsruhe in der Binnenschiffahrt eingehend besprochen. Auf Antrag von Herrn Dr. Walter Schmitz-Duisburg, Syndikus des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, wurde folgender Beschluß einstimmig angenommen:

„Die Reichsarbeitsgemeinschaft hat davon Kenntnis erhalten, daß in Genf bei den kürzlich beendeten Verhandlungen der internationalen Arbeitskonferenz über die Frage der Wochenruhe in der Binnenschiffahrt verhandelt wurde, obwohl die Frage nicht auf der Tagesordnung stand. Die in Genf anwesenden Vertreter der deutschen Regierung waren infolgedessen auf die Beratung dieses Gegenstandes nicht vorbereitet und haben im besonderen vorher in der Heimat mit den Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern der Binnenschiffahrt keinerlei Fühlung genommen. Der Vertreter der deutschen Reichsregierung in Genf soll vielmehr aus dem ihm aus einem andern Ressort zu spät zugestellten Material erst in der Kommissionssitzung in Genf selbst zu seiner Überraschung festgestellt haben, daß auch die Wochenruhe in der Binnenschiffahrt in Genf behandelt werden soll.

Die Reichsarbeitsgemeinschaft für Binnenschifffahrt gibt ihrem Befremden darüber Ausdruck, daß die Vorbereitung der Behandlung dieser für die deutsche Binnenschiffahrt wichtigen Frage deutscherseits gänzlich unterblieb und die schnelle Entsendung von Vertretern der Binnenschiffahrt nach Genf nicht erfolgte. Die Reichsarbeitsgemeinschaft erhebt gegen dieses Verfahren den entschiedensten Einspruch und behält sich ihre weiteren Maßnahmen hinsichtlich der Stellungnahme zu dieser Frage in jeder Hinsicht vor. Die Reichsarbeitsgemeinschaft beantragt ferner, daß für die Zukunft die Hinzuziehung von Vertretern der Binnenschiffahrt bei derartigen nur sie berührenden Fragen unter allen Umständen erfolgt."

Die Zunahme des Verkehrs nach den Ostseestaaten. Die Häfen, die als Ausfalltore nach den nördlichen und östlichen Staaten in Frage kommen, erfreuen sich eines steigenden Verkehrs. Eisenbahn, Binnen- und Seeschiffahrt haben sich in den Dienst dieser Güterbewegung gestellt, die der deutschen Wirtschaft neue Absatzwege zu aufnahmefähigen und kaufkräftigen Ländern, wie sie Schweden, Norwegen, Finnland und die Randstaaten in immer stärkerem Maße werden, weiter erschließt. Wichtig ist dabei für alle am Handel interessierten Kreise die Frage der Sicherung des Handels und seiner Erzeugnisse auf dem Transport zu diesen Ländern und die Stellung der Eisenbahn als des größten Transporteurs, besonders im Hinblick auf die Haftung für hochwertige Waren und Kostbarkeiten. Diese Fragen werden allgemeinverständlich aus fachkundiger Feder in der neuesten Nummer der Baltischen Verkehrs-Zeitung behandelt. Dieses Wirtschaftsblatt für die Ostseeländer, das zugleich Organ des bekannten Deutsch-Finnländischen Vereins zu Stettin ist, bringt daneben einen Aufsatz über die Folgen des eben in Kraft tretenden Deutsch-Polnischen Zoll- und Wirtschaftsvertrages, der

in seinen Wirkungen alle nach Danzig und Polen ausführenden Kreise einschneidend berührt. Daneben bringt die Nummer eine Fülle wirtschaftlicher Nachrichten aus den nordischen Staaten, den finnischen Wirtschaftsdienst des obengenannten Vereins, Berichte über Preise und Märkte, Mitteilungen aus dem Stettiner Hafen und geschäftliche Notizen. Die Zeitschrift kann wegen ihres reichen und guten Inhaltes allgemein empfohlen werden. Der Abonnementspreis beträgt für Deutschland vierteljährlich 15 Mark. Probenummern vom Verlag, Stettin, Am Bollwerk neben der Hauptpost.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Von der internationalen Rheinkommission. Wie man vernimmt, hat die in Straßburg tagende internationale Rheinkommission beschlossen, die gegenwärtige Tagung, die am 15. Dezember hätte zu Ende gehen sollen, um einige Tage zu verlängern. An Stelle des verstorbenen bisherigen Präsidenten, des ehemaligen Bautenministers Claveille, hat die französische Regierung, welcher laut Friedensvertrag die Stellung des Präsidenten zusteht, zum Präsidenten ernannt Herrn Charguéraud, Generaldirektor am Bautenministerium, der zu gleicher Zeit auch zum französischen Delegierten in der internationalen Oder- und Elbekommission ernannt wurde. Die Kommission hat ferner beschlossen, die Herausgabe von Jahresberichten wieder aufzunehmen, wie solche von der früheren Kommission seit etwa 100 Jahren herausgegeben wurden. In der gegenwärtigen Tagung soll vorerst einmal der Jahresbericht pro 1919 behandelt werden und in den ersten Monaten des kommenden Jahres soll dann auch derjenige pro 1920 erscheinen. Das während des Krieges eingeführte Verkaufsverbot der Jahresberichte ist aufgehoben worden. Der Jahresbericht pro 1921 soll dann gegen das Ende des Jahres 1922 erscheinen. Die Berichte, die bisher nur in deutscher Sprache erschienen sind, sollen von nun in deutscher und französischer Sprache abgefaßt werden. Behandelt wurde ferner die Frage der Unentgeltlichkeit bezw. Aufhebung der Passiva für die Rheinschiffer und Matrosen sowie die Schaffung eines Monatsbulletins zur Ergänzung des Jahresberichtes. Ein Reglement betreffend die Trinkwasserversorgung der Schiffe wurde zu Ende beraten. Neben diesen weniger bedeutenden Traktanden soll sodann die von der Subkommission bereits beratenen Fragen der Ausnützung des Oberrheins angeschnitten werden, doch ist es sehr fraglich, ob die Kommission hierin in der gegenwärtigen Session zu einem endgültigen Beschlusse kommt. Seinen Rücktritt aus der Kommission hat auch der badische Vertreter, Oberbaurat Dr. Kupferschmidt, genommen.

V. K.

Bericht über die Versammlung des Allgemeinen Arbeitgeber-Verbandes am 9. Dezember 1921 im Haus Rhein zu Duisburg. Betr. Kündigung des Schiffspersonals. Um diese Frage zu besprechen, war am 9. Dezember eine Versammlung anberaumt. Das eingetretene Tauwetter gab jedoch der ganzen Sache ein anderes Gepräge. Zweck der Versammlung war, bei weiter fortdauerndem Frostwetter, Beschluß zu fassen, wie eine gleichmäßige Regelung der Entlassung des Maschinen- und Deckpersonals wegen Stillegung der Schiffahrt, stattfinden sollte. Man kam zu dem Entschluß, dieses jeder Firma selbst zu überlassen und nach Möglichkeit die älteren und verheirateten Leute im Dienst zu behalten und dieselben auf den Schiffen und Booten mit Reinigungsarbeiten zu beschäftigen, während die jüngeren mit vorschriftsmäßiger Kündigung zu entlassen wären. Die ganze Sache ist dadurch hinfällig geworden, daß Tauwetter eingetreten, und somit die Fahrt wieder aufgenommen wird.

Schiffsabgabe am Rhein. Interessanter war der Bericht des Herrn Syndikus Dr. Schmitz, welcher von der Pariser Konferenz zwecks Regelung der Schiffsabgabe zurückgekehrt war. Er konnte nur in ganz kurz gefaßter Weise die dortigen Erlebnisse schildern und wird demnächst einen ausführlichen Bericht hierüber erstatten, der auch in der „Binnenschiffahrt" veröffentlicht wird. Bemerkenswert war die Mitteilung, daß die deutsche Kommission, welche zur Aufstellung und Eintragung in die Listen die abzugebenden Kähne aufsucht, ihr Amt niedergelegt hat. Grund dieses Vorgehens der Kommission ist, daß von Seiten der Franzosen über 94 Fälle noch keine Entscheidung getroffen ist und genannte Kommission nicht mehr in der Lage sein wird, noch weitere Kähne und Boote aufzugeben, die das entsprechende Alter, wie im Abgabevertrag vorgesehen, haben. Die Kommission wird erst wieder ihre Tätigkeit aufnehmen, wenn über diese Fälle restlos eine endgültige Entscheidung von Seiten der Franzosen gefallen ist. Auch wird gefordert, daß bei Abnahme der Kähne durch das Büro Veritas auch Vertreter der deutschen Kommission zugegen sein müssen. Ferner verlangen die Belgier, daß ihnen anstelle der für sie vorgesehenen Schraubenboote, nunmehr acht flachgehende Räderboote geliefert bekommen, und haben sie sich dieselben schon bei den Firmen Haniel, Vereinigte Frankfurter Reedereien, Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rhenania, und Stachelhaus & Buchloh, ausgesucht. Die deutsche Kommission lehnt ebenfalls die Auslieferung dieser Boote ab mit der Begründung, daß es für diese Firmen, welche an und für sich an der Abgabe schon stark zugezogen sind, der Ruin bedeuten würde. Die Kanalfirmen, welche ehedem mit 27 000 to. zur Abgabe bereits herangezogen waren, jedoch mit der Begründung der Franzosen, diese Fahrzeuge eigneten sich nicht für die Rheinschiffahrt, bis jetzt noch keine Kähne abgegeben haben, sollen nunmehr auch zur Abgabe herangezogen werden. Wenn die Franzosen und Belgier es noch weiter ablehnen, diese Kähne abzunehmen, so wird von deutscher Seite die Beschlagnahme vorgenommen und evtl. an die zu stark durch die Abgabe getroffenen Rheinfirmen, verteilt. Der Vorschlag, die noch fehlenden Abgabemengen durch Neubauten zu ersetzen, wurde von Seiten der Franzosen und Belgier in allen Teilen abgelehnt und es wurde nur gestattet, die in Frage kommenden Bagger, welche unbedingt zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf dem Rhein notwendig sind, durch Neubauten zu ersetzen.

Erneute Erhöhung der Kanalabgaben und der Schlepplöhne des staatlichen Schleppmonopols. Entsprechend der allgemeinen Preissteigerungen beabsichtigt das Verkehrsministerium, die Kanalabgaben auf den westdeutschen Kanälen und die Schlepplöhne der Monopolbetriebe wesentlich heraufzusetzen. Vor einigen Tagen lag der Regierungsentwurf dem Wasserstraßenbeirat in Münster zur Stellungnahme vor. Bis auf kleine Änderungen hat der Wasserstraßenbeirat in seiner Mehrzahl seine Zustimmung erteilt.

Bezüglich der Kanalabgaben hat man den bisher beobachteten Grundsatz einer Sonderbehandlung der Schiffahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal durch Gewährung billiger Abgabensätze fallen lassen, indem man die Vorzugsbehandlung auf die Strecke Bergeshövede—Emden einschränkte. Durch Millionenstiftungen der Industrie usw. für den Bau des Dortmund-Ems-Kanals wohl erworbene Rechte hat man hiermit rücksichtslos verletzt. Der Grundsatz, dem deutschen Nordseehafen Emden seinen Verkehr in Konkurrenz mit den ausländischen Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen zu erleichtern, hat man fallen lassen. Die Binnenschiffahrt kann sich mit diesem Vorgehen nicht einverstanden erklären und hat energischen Einspruch gegen die Verletzung ihrer alten Rechte erhoben.

Schlepplohn. Der Schlepplohn ist nach dem neuen Tarif einfacher aufgebaut als bisher, was begrüßt werden muß. Die Abhängigkeit des Schlepplohnes von den Kanalabgaben hat man fallen lassen. Nach dem Regierungsentwurf sollte der Schlepplohn 3 Pfg. pro km und t-Tragfähigkeit im allgemeinen betragen. Wegen der fortgeschrittenen Preiserhöhung für Kohle hat der Wasserstraßenbeirat auf Regierungsantrag hin diesen Satz auf 4 Pfg. erhöht. Zu dem Schlepplohn treten Zuschläge für die Ladung; beispielsweise 3 Pfg. für Klasse 5 auf dem Ems-Weser-Kanal. Die Unkosten für eine To. Ladung an Kanalabgaben und Schlepplöhnen betragen demnach für Klasse 5 4 Pfg. Schlepplohn plus 3 Pfg. Zuschlag und 5 Pfg. Kanalabgaben, insgesamt 12 Pfg. pro t-km. Auf diese Sätze werden bis zum 31. Januar 1922 30% Nachlaß gewährt, so daß der Satz sich auf 8,4 Pfg. stellt. Eine kleine Kommission hat zu diesem Zeitpunkt in Beibehaltung oder Änderung des Nachlasses zu entscheiden, nach Angabe der wirtschaftlichen Entwicklung und der Gestaltung der Eisenbahntarife.

Im übrigen hat man die in der Regierungsvorlage vorgesehene Mindeststrecke von 10 km von und nach Schleuse 1 auf Antrag der Schiffahrttreibenden auf 7 km herabgesetzt. Ein besonderer Niederwasserzuschlag für die Strecke von Schleuse 1 zum Rhein von 50% wurde festgesetzt. Ferner wurden in die Vorlage wieder aufgenommen die bisherige Bestimmung, nach der oberhalb der 750-t-Grenze eine Ermäßigung eintritt. In Zusatzbestimmungen zum Tarifvertrag wurde gegen den Einspruch der Schiffahrttreibenden eine Kohlenklausel aufgenommen, nach der die Schlepplöhne entsprechend dem Steigen und Fallen der Kohlenpreise herauf- oder herabgesetzt werden können.

Die französischen Interessen am Oberrhein. Die Entscheidung über die Frage schien in weitere Ferne gerückt zu sein, da die dritte Tagung der Rheinschiffahrtskommission wegen des Ablebens des 1. Vorsitzenden vertagt werden sollte. Nunmehr trat sie aber doch noch am 5. Dezember unter dem neuen Vorsitzenden zusammen. Die Frage ist der Lösung weit näher gerückt, als angenommen werden konnte, und der Interessenkampf zwischen Frankreich, Schweiz und Deutschland muß sich umso mehr verschärfen, als die Interessen dieser drei Staaten die größten Gegensätze aufweisen, die nur durch einen Kompromißvorschlag Deutschlands evtl. lösbar erscheint. Der schweizerische Vorschlag der Regulierung des Stromes steht in völkerrechtlich begründetem Gegensatz zu dem französischen des Rhein-Seitenkanals, der auf die Unterbindung jeglicher Schiffahrt im Strome oberhalb Straßburg hinausläuft und nur den Rhein-Seitenkanal dazu und zur Kraftgewinnung ausbeuten möchte. Wie die Entscheidung schließlich ausfallen wird, läßt sich noch nicht sagen. Die Kommission hat nur inzwischen den beiden extremen Forderungen der Schweiz und Frankreichs zu wählen. Die Alliierten Belgien, Italien werden ohne Zweifel den Franzosen entgegenkommen durch Vergünstigungen für Ant-

werpen oder Klein-Asien. England, das dem französischen Projekt unbeteiligt gegenübersteht, wird sich evtl. uninteressiert erklären. Deutschland legt natürlich auf die Rheinschiffahrt bis Basel und darüber hinaus großen Wert, kann aber auf Kraftgewinnung ebenso wenig verzichten. Es läuft schließlich auf eine Einigung mit der Schweiz hinaus, der das Eigentumsrecht an der Wasserkraft zwischen Konstanz und Basel zugestanden werden soll. Wenn nun die Schweiz auf dieses Vorrecht Verzicht leistet, so kann Deutschland, dessen Hoheitsrechte am badischen Rheinufer dann unangetastet fortbestehen, dort seine Wasserkräfte holen und für das Schweizer-Projekt seine Stimme abgeben. Diese Lösung erscheint sympathischer, als von den Franzosen teure elektrische Kraft vom Rhein-Seitenkanal zu kaufen und auf jegliche Schiffahrt zu verzichten. Sollte die Schweiz aber die Kraftstrecke Basel—Konstanz für sich beanspruchen, so fiele für Deutschland aus rein wirtschaftlichen Gründen jeglicher sentimentale Anreiz fort, das Schweizer-Projekt weiter zu unterstützen, und es würde sich entschließen müssen, dem französischen Vorschlag beizutreten. Will also die Schweiz in Straßburg eine für sie günstige Abstimmung nahezu sicher stellen, so gibt es kein besseres Mittel, als endlich klare Bahn für eine deutsche Bundesgenossenschaft in der Rheinkommission zu schaffen, indem sie klipp und klar die ungerechte Vergünstigung des Artikels 358 des Friedensvertrages ablehnt, wodurch Deutschland die Oberrheinkräfte oberhalb Basel als Eigentum behalten soll, Kräfte, die es sich anderenfalls von Frankreich zu beschaffen bedacht sein müßte.

Das deutsche Personal auf französischen Rheinschiffen. Eine ansehnliche Schwierigkeit bietet Frankreich die Bemannung der von deutscher Seite übernommenen Rheinschiffe, denn in Frankreich fehlt es überhaupt nicht nur an Personal für die Binnenschiffahrt, sondern das vorhandene Personal ist auch auf dem Rheine mit seinen viel größeren Schiffseinheiten als auf den französischen Kanälen noch fahrunkundig. Es wurden daher bisher die deutschen Mannschaften auf den abgetretenen Schiffen beibehalten, aber auf die Länge scheint dieses Verhältnis unhaltbar, einmal aus Gründen, die allgemein bekannt sind, und dann auch, weil die deutschen Matrosen bei der ständigen Vermehrung des Schiffsparkes der deutschen Gesellschaften wieder Gelegenheit haben, auf Schiffen des eigenen Landes unterzukommen. Heute geht man in Frankreich darauf aus, ein rein französisches Schiffspersonal zu bekommen, nicht allein aus nationalistischen Gründen, sondern auch der Löhne wegen. Laut den übernommenen Verträgen müssen nämlich die Schiffahrtsgesellschaften den deutschen Matrosen, Schiffsführern und Schiffsjungen bei einem Aufenthalt außerhalb des deutschen Rheins eine tägliche Zulage bezahlen von je 8 belgischen oder französischen Franken auf belgischem oder französischem Boden, 4 Gulden auf holländischem Gebiet und 6 Schweizerfranken auf schweizerischem Gebiet. Dazu kommen noch die Ansprüche für Nacht- und Überzeitarbeit. Um allen diesen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, hat die Straßburger Handelskammer in Verbindung mit den französischen Rheinschiffahrtsgesellschaften einen neuen Vertragsentwurf für die Anstellung des Personals aufgestellt, wonach die Schiffsführer einen festen Monatslohn von 480 Fr. erhalten, die Matrosen einen solchen von 375 bis 400 Fr. und die Schiffsjungen je nach dem Alter einen solchen von 126 bis 155 Fr., alles in französischer Währung. Das Personal wird auf diese Weise wohl etwas teurer für die Gesellschaften, aber die Gesellschaften wollen dieses Opfer auf sich nehmen, um französisches Personal zu erhalten in der Annahme, daß alsdann auch die heutigen ständigen Lohnbewegungen aufhören werden. Wo der französische Rheinschiffer seine theoretische Rheinschulung holen soll, ist allerdings noch fraglich, da die vor zwei Jahren in Straßburg gegründete Schifferschule ihre Tore mangels Schülern wieder geschlossen hat. Die beratende Behörde für Elsaß-Lothringen hat nun in das Budget einen Betrag von 85 000 Fr. zu Gunsten des Rheinpersonals aufnehmen lassen und es wird sich zeigen, ob dieses Entgegenkommen genügt, um genügende Kräfte in den Schifferdienst hinein zu locken. V. K.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 21. Dez. In der Berichtswoche konnte die Schiffahrt auf den westdeutschen Kanälen teilweise wieder aufgenommen werden. Von den Kohlen- und Zechenhäfen des Rhein-Herne-Kanals fahren die beladenen Schiffe in westlicher Richtung und nach Osten bis Minden und Hannover. Der Durchgangsverkehr vom Industriebezirk zur Nordsee nach Emden ist wegen Eisgang noch gesperrt. Die zwischen Bergeshövede und Meppen befindliche 15 cm dicke Eisdecke ist noch nicht durchbrochen. Sie soll erst aufgebrochen werden, wenn nach der vor einigen Tagen erfolgten Aufstellung der Wehre bei Meppen für die Durchfahrt nach Emden genügend Wasser vorhanden ist. Die Wasserbauverwaltung glaubt, daß nach einem Ablauf von 5 Tagen seit Aufstellen der Wehre die entsprechende Wassermenge da ist, so daß voraussichtlich am 21. oder 22. Dezember der gesamte Kanalbetrieb wieder aufgenommen werden kann, falls kein Witterungsumschlag eintritt. Mit Aufnahme des Schiffsbetriebs über den Dortmund-Ems-Kanal beginnt die Erzverfrachtung von Emden zum Industriebezirk wieder. Die während der Frostsperre eingetroffenen Erzmengen konnten zum Teil in der gewünschten Weise mit der Eisenbahn den Verbrauchsstätten zugeführt werden. Die in Emden vorhandenen leeren Kanalkähne wurden gleichzeitig mit Erz beladen; wegen Überfüllung konnte an der Nordsee nur wenig Erz auf Lager genommen werden. Da in der laufenden Woche größere Erzsendungen von Schweden in Emden erwartet wurden, so können die ankommenden Dampfer infolge rechtzeitiger Wiederaufnahme des Schiffsbetriebs auf Kanalkähne entladen werden; auf diese Weise wird ein etwaiges Umleiten der Seedampfer vermieden. Der Erzversand in den Industriebezirk wird in der ersten Zeit recht lebhaft werden. Ein mit gesacktem Getreide zu erwartender Dampfer wird mit der Eisenbahn weiterbefördert. Die Schiffahrttreibenden werden bemüht sein, für die Erzbeförderung rechtzeitig genügend Kahnraum zur Verfügung zu stellen.

Die Kohlenverfrachtung von den Zechen- und Kohlenhäfen geht verhältnismäßig flott vonstatten. Die Zechen können bei Bedarf auch Kohlen von Lager verladen; die Eisenbahn kann gegenwärtig die geforderten Leerwagen noch nicht restlos stellen. Der Kohlentransport nach Minden-Hannover erlitt in der Berichtswoche eine vorübergehende Störung durch das Sinken eines Betonschiffes bei Kilometer 66. Der mit Kohlen für das Schleppamt Hannover beladene Eisenbetonkahn lag aber so günstig, daß er sofort gelöscht und nach Minden abgeschleppt werden konnte. Der gesunkene Eisenbetonkahn zeigte an 4 bis 5 Stellen Löcher, die wahrscheinlich durch das Eis entstanden sind. An Schleuse 7 sammelten sich infolge der Störung durch das Sinken des Eisenbetonkahns und durch das Eis etwa 80 Schiffe, die einige Zeit länger als sonst auf Durchschleusen warten mußten.

Die Umschlagsbetriebe konnten zum Teil wieder gut, in manchen Häfen nur mäßig beschäftigt werden. Die Hafenbahnen hatten meist wieder einen etwas besseren Verkehr aufzuweisen. Die Stadt Hamm erhöhte infolge der veränderten Verhältnisse, welche durch Lohnerhöhungen, Steigerung der Materialpreise usw. entstanden sind, die Hafenabgaben. Die Hafenverwaltung Dortmund hat die am 1. November 1921 erhöhten Hafenabgaben ab 1. Januar 1922 um weitere 50% erhöht.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.	
Dortmund	— (—)	36 (—)	36 (—)	— (—)	— (0)	
Hamm i. W.	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)	— (0)	
Münster i. W.	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)	(0)	
Wanne-West: Kohlenumschlag				16400	(1699)	t
Ost: Umschlag auf Schiff				315	(—)	t
Umschlag von Schiff						t
Zufuhr von Eisenbahn				2298	(2855)	t
Abfuhr zur Eisenbahn				1219	(929)	t
Unser Fritz: Kohlenumschlag				—	(—)	t
Hafen Nordstern: dto.				—	(—)	t

Schleuse Münster:

Südl. Richt.: — (—) Schleppzüge mit — (—) beladenen Kähnen mit — (—) t

Nördl. östl. Richt.: — (—) Schleppzüge mit — (—) beladenen Kähnen mit — (—) t

Dortmund, 21. Dezember. Der Schiffahrtsverkehr in den Häfen konnte in der Berichtswoche wieder aufgenommen werden. Eine Anzahl leerer Schiffe und Schleppdampfer konnten ihren Winterhafen wieder verlassen; beladene Schiffe sind noch nicht eingegangen. Die Umschlagsbetriebe konnten nur teilweise mäßig beschäftigt werden. Insgesamt verließen den Hafen 36 Schiffe, nämlich 31 leere Kähne und 5 Schleppdampfer. Da der Durchgangsverkehr von hier nach Emden erst am 21. oder 22. Dezember eröffnet wird, so dürften auch in der laufenden Woche nur wenig beladene Schiffe hier zu erwarten sein. In Emden liegen zahlreiche beladene Erzkähne, die auf Abschleppen warten. Da in der nächsten Zeit größere Erzmengen an der Nordsee zu erwarten sind, so dürfte der Verkehr in den Häfen nach Weihnachten, falls kein Witterungsumschlag eintritt, lebhaft werden.

Hamm i. W., 21. Dezember. Die Hafenverwaltung hat eine neue Gebührenordnung mit entsprechend höheren Sätzen mit Genehmigung der Stadtverwaltung eingeführt.

Herne, 21. Dez. Der Verkehr an Schleuse 7 beschränkte sich in der Berichtswoche auf Fahrten zwischen den Zechen Viktor, Kg. Ludwig und Friedr. d. Gr. Auf dem Rhein-Herne-Kanal wurde der Verkehr ebenfalls aufrecht erhalten. Seit Freitag sind auch die Strecken nach Dortmund und Hamm im Betrieb und es ist zu erwarten, daß das Schleppamt am Montag auch in Richtung Bergeshövede die Fahrt aufnimmt. Durch die teilweise Einstellung des Verkehrs haben sich an Schleuse 7 weit über 100 beladene Kähne angesammelt, welche sämtlich in Richtung Bergeshövede abschleppen sollen.

Wanne, 21. Dez. Im Laufe der Berichtswoche wurde die Hafenverladung wieder aufgenommen; doch steht der zulau-

fende Leerraum in gar keinem Verhältnis zu dem Bedarf. Für die kommende Woche ist mit einer Besserung kaum zu rechnen, da der Verkehr im Kanal östlich der Schleuse 7 wegen des Eises noch nicht wieder aufgenommen ist und auch die Schifffahrt auf dem Rhein infolge des Eisganges noch nicht in gewünschter Weise vor sich gehen kann. Der Kohlenumschlag im Westhafen erreichte 16 400 (1699) To. Im Osthafen wurden 315 (—) To. von Lager in Schiff geladen. Von der Reichseisenbahn wurden 2298 (2855) To. übernommen und 1219 (929) To.

Hafen Unser Fritz, 21. Dez. In der ersten Hälfte der Berichtswoche ruhte wegen des Eises die Kanalschiffahrt. Es wurden 3437 To. Kohlen umgeschlagen.

Hafen Nordstern, 21. Dez. Der Hafenumschlag in der Berichtswoche betrug 3330 (—) To.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Der Zollabfertigungsdienst in den Hannoverschen Häfen bildete den Gegenstand einer vom Verkehrsverband Niedersachsen am 19. Dezember einberufenen Versammlung. Nach kurzer Debatte wurde von den anwesenden Vertretern der Hannoverschen Schiffahrtskreise einstimmig die Absendung folgender Resolution an das Landesfinanzamt Hannover beschlossen:

„Die beim Verkehrsverband Niedersachsen versammelten Vertreter der Hannoverschen Schiffahrts- und Reedereifirmen ersuchen das Landesfinanzamt Hannover als vorgesetzte Behörde der Zollämter dringend, durch geeignete Maßnahmen, eventuell durch Einstellung von weiteren Beamten für den Außendienst, zu einer glatteren Abwickelung der unter zollamtlicher Aufsicht vorzunehmenden Be- und Entladungen in den Hannoverschen Häfen beizutragen. Es muß als auf die Dauer unerträglich bezeichnet werden, daß durch den in der achtstündigen Arbeitszeit begründeten Mangel an Zollbeamten häufig Wagen am Tage ihres Eintreffens nicht mehr entladen werden können, und hierdurch, ganz abgesehen von den den Firmen durch das hohe Wagenstandgeld erwachsenden Kosten, der Wagenumlauf verzögert und dadurch die ohnehin schon katastrophale Wagenknappheit noch weiterhin unnötig vergrößert wird.

Die Versammlung gibt der Erwartung Ausdruck, daß diese für die hiesigen Schiffahrtskreise lebenswichtige Frage mit möglichster Beschleunigung und im Sinne vorstehender Forderung ihre Erledigung findet, und bittet, den Verkehrsverband Niedersachsen über die getroffenen Anordnungen baldigst zu verständigen."

Ein entsprechendes Schreiben soll dem Reichsfinanzministerium übermittelt werden.

Bremen, 21. Dez. Das im vorwöchigen Bericht erwähnte Tauwetter war leider nur von kurzer Dauer; schon am 12. d. Mts. setzte wieder Kälte ein, so daß die Schiffahrt auf dem Kanal, die nur streckenweise aufgenommen worden war, wieder eingestellt werden mußte. Am 15. d. Mts. trat wiederum Tauwetter ein, so daß mit Aufnahme der Schiffahrt auf dem Kanal Anfang nächster Woche gerechnet wird. Die Weser ist nur zum Teil eisfrei; im Staugebiet ab Dörverden bis etwa Nienburg und von Hameln aufwärts wird noch Eisstand gemeldet, doch dürfte auch hier das Eis in den nächsten Tagen zum Abtreiben kommen und die Weserschiffahrt wieder aufgenommen werden können.

Emden, 21. Dez. In der Zeit vom 11. bis 17. 12. waren die Erzankünfte in Emden nur gering. Es trafen 3 Dampfer ein, die zusammen zirka 10 000 To. Erze aus Skandinavien anbrachten, und ging diese Menge restlos auf Waggons. Seewärts wurden einige kleine Dampfer mit zirka 3000 To. Kohlen nach deutschen Ostseehäfen beladen, während Verladungen von Eisen nicht stattgefunden haben. Die Kanalschiffahrt wird auf der ganzen Strecke in den nächsten Tagen wieder aufgenommen werden können.

d) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.
für die Woche vom 11. Dezember bis 17. Dezember 1921.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte reine Schiffsfrachten in Mark je Tonne (also exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln			Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Hamburg
Für Steinkohle in ganzen Kahnladungen für Berlin	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)								
a) Oberspree	73,00	71,70	—	99.—	97,70	—	108,—	106,70	—
b) Unterspree	77,50	—	—	103,50	—	—	112,50	—	—

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer Beladung unter	1,40 m
20 %	„ „ „	1,30 „
30 %	„ „ „	1,20 „
40 %	„ „ „	1,10 „
50 %	„ „ „	1,00 „

Bevor das Tauwetter der Vorwoche noch einen Einfluß auf den Wasserstand ausüben konnte, hat erneuter, scharfer Frost wieder jede Schiffsbewegung unmöglich gemacht.

Wasserstände:

Ratibor:	am 11. 12. = 1,14 m	am 17. 12. = 1,06 m
Ransern oben:	„ 11. 12. = 4,08 m	„ 17. 12. = 3.94 m
unten:	„ 11. 12. = 1,67 m	„ 17. 12. = 1,48 m
Neiße i./Wartha	„ 11. 12. = −0,15 m	„ 17. 12. = −0,15 m

e) Ausland.

Rückgang des Verkehrs in den französischen Rheinhäfen. Aus der Verkehrsstatistik für die Häfen Straßburg, Kehl und Lauterburg ergibt sich, daß der Umschlag im ersten Halbjahr 1921 gegenüber der gleichen Periode im Vorjahre ganz bedeutend zurückgegangen ist. Für Straßburg und Kehl zusammen beläuft sich der Rückgang auf rund 524 000 Tonnen oder 48,7 Prozent in der Zufuhr, und in der Abfuhr auf rund 530 400 Tonnen oder 59,2 Prozent und der Gesamtumschlag für Lauterburg auf rund 77 500 Tonnen oder 80 Prozent. Der gewaltige Verkehrsrückgang wird in erster Linie den abnormalen Wasserständen zugeschrieben, dann der Vorzüglichkeit der französischen Ernte, welche die Einfuhr von Getreide herabdrückte, ferner den erhöhten Gebühren für die Einfuhr von Getreide und endlich der allgemeinen Weltkrisis. V. K.

Ein Protest des französischen Binnenschiffahrts-Personals. Wenn sich, wie bereits berichtet, die französischen Rheinschifffahrtsgesellschaften bemühen, das auf den von Deutschland abgetretenen Schiffen behaltene deutsche Schiffspersonal abzustoßen, so rührt das von einer Bewegung unter dem französischen Personal her, welches in den letzten Monaten wiederholt gegen die Verwendung ausländischer Schiffsführer und Matrosen Protest eingelegt hat. In den Protesten wurde behauptet, daß nur 50 bis 65 Prozent französisches Personal verwendet werde, und verlangt, daß höchstens 10 Prozent ausländisches Personal zur Verwendung kommen dürfe. Was die Schiffsführer, Kapitäne und Heizer anbelangt, wird verlangt, daß überhauupt nur Franzosen Fähigkeitszeugnisse ausgestellt werden dürfen. Der Protest richtet sich nicht allein gegen das deutsche Personal, sondern auch gegen das belgische und holländische. V. K.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Aus verwandten Vereinen.

Verein der Dampfschiffsbesitzer und -Führer auf den Märkischen Wasserstraßen zu Berlin. Am 25. November fand unter dem Vorsitz des Herrn Robert Kieck eine gutbesuchte Mitgliederversammlung statt. In derselben wurde zunächst über verschiedene Brückenangelegenheiten dahin berichtet, daß das Bauamt Cöpenick die bereits erörterten Schutzvorrichtungen an der Dahmebrücke daselbst noch immer nicht angebracht habe, und daß vor einiger Zeit eine Besprechung über den Neubau der Caprivibrücke in Charlottenburg stattfand. Gegen den letzteren Entwurf ließen sich Einwendungen nicht erheben, zwar würde die Oberkonstruktion hart auf der Ufermauer aufsitzen, durch geeignete Schutzvorrichtungen werde aber eine Schädigung der Schiffahrt abgewendet werden. Herr Hermann Hille berichtete über einige Strombereisungen, an denen er als Vorsitzender des Dampferbundes teilnahm. Die Anregungen, die er bei diesen Gelegenheiten gegeben habe, seien von der Verwaltung beifällig aufgenommen worden. Weiter berichtete Herr Hille über die Lohnerhöhungen, die in letzter Zeit stattgefunden haben, es sei dabei dem Arbeitgeberverband der ostdeutschen Kleinschiffahrt gelungen, für die Märkischen Wasserstraßen entsprechend der Eigenart des Betriebes die Versetzung in eine besondere Gruppe zu erzielen. Bei dieser Gelegenheit wurde es als sehr erwünscht bezeichnet, eine genaue Festlegung des Begriffes jugendlicher und Vollheizer zu bekommen. Schließlich wurde noch mitgeteilt, daß es sich empfehle, für den Wertzuwachs an Schiffen hinsichtlich der Besitzsteuer eine ähnliche Berücksichtigung zu erreichen, wie sie für Grundstücke zugestanden sei. In dieser Hinsicht sei der Betriebsverband der Oder bereits vorstellig geworden und die gleiche Anregung an den Dampferbund soll ergehen. Von der Regierung liegt die Mitteilung vor, daß in diesem Winter staatliche Mittel zur Offenhaltung der Wasserstraßen

nicht verfügbar sind. Endlich wurde noch die allgemeine Entwicklung des Schiffahrtsbetriebes in den letzten Monaten ausführlich besprochen und ebenso die voraussichtliche Gestaltung der Zukunft erörtert.

Kanalverein Berlin-Leipzig, 5. Dez. Nach mehrjähriger, durch den Krieg bedingten Unterbrechung hielt der Kanalverein Berlin Leipzig kürzlich eine außerordentliche Versammlung im „Thüringer Hof" in Leipzig ab. Sie galt hauptsächlich der Frage des Fortbestandes des Vereins. Zahlreiche Städte hatten Vertreter entsendet, so Eilenburg, Jüterbogk, Luckenwalde u. a. mehr, ferner waren die Handelskammer und die Gewerbekammer Leipzig durch einige Herren vertreten und auch die Leipziger Mitglieder des Vereins hatten sich in ziemlicher Anzahl eingefunden. Geleitet wurde die Versammlung von dem Vorsitzenden des Vereins, Oberbürgermeister Dr. Belian-Eilenburg. Nachdem sich bereits eine vorausgegangene Vorstandssitzung für den Fortbestand des Vereins ausgesprochen hatte, faßte die Versammlung einmütig den gleichen Beschluß. Im weiteren Verlauf wurde angeregt, bei den Behörden energische Schritte zur Verwirklichung des Kanalprojektes zu unternehmen, sowie auch eine kräftige Agitation für dasselbe zu entfalten.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am														
		6. 12. cm	7. 12. cm	8. 12. cm	9. 12. cm	10. 12. cm	11. 12. cm	12. 12. cm	13. 12. cm	14. 12. cm	15. 12. cm	16. 12. cm	17. 12. cm	18. 12. cm	19. 12. cm	20. 12 cm
Memel	Tilsit	232[5]	232[5]	223[5]	224[5]	227[5]	228[5]	231[5]	233[5]	—	232[5]	222[5]	213[5]	206[5]	208[5]	--
Pregel	Insterburg	—39[6]	—38[5]	—25[5]	—22[5]	—15[5]	—24[5]	—20[5]	—29[5]	—30[5]	—35[5]	—38[5]	—44[5]	—28[5]	—12[5]	— 6[5]
Weichsel	Thorn	66[5]	65[5]	89[5]	—	94[5]	94[5]	87[5]	79[5]	73[5]	68[5]	70[5]	73[5]	82[5]	85[5]	87[5]
Oder	Ratibor	100[5]	95[5]	96[5]	88[7]	126	114	100	136	128[5]	125	116[5]	106[5]	110[5]	114[5]	138[5]
„	Breslau	—218	—228	—224	—202	—175	—178	—180	—188	—200	—180	—182	—182	—182	—162	—158
„	Krossen	19	28	41	34	115[3]	70[5]	56[4]	48[2]	48[6]	30[6]	26	76	44	27	12
„	Frankfurt	109[5]	106[5]	145[5]	135[3]	45[3]	84[3]	81[4]	61[2]	112[5]	90[5]	80[5]	88[5]	92[5]	104[5]	123
Warthe	Landsberg	22[3]	78[3]	82[6]	87]	— 9	—15	—30[4]	—24[2]	12[5]	12[5]	14[5]	14[5]	25[5]	40[5]	44[5]
Netze	Vordamm	— 2[3]	—12	—22[7]	—10	—10	— 6	— 24[4]	—20[2]	—18[2]	40[5]	50[5]	65[5]	90[5]	110[5]	76[6]
Elbe	Dresden	—237	—238	—218	—202	—180	—190	—174	—193	— 206	—220	—228	—230	—215	—210	—195
„	Barby	—13[3]	—10[3]	— 3[4]	— 9	— 8	11	38	45	28[3]	26[4]	17[4]	1[4]	— 2[4]	1	1
„	Magdeburg	—12[3]	—13[3]	— 8[4]	— 6	— 9	— 4	14	24	20[3]	15[3]	8[3]	2	— 5	— 4	— 2
„	Wittenberge	106[5]	107[5]	160[5]	43	32	26	22	26	34	41	45[3]	39[4]	34[4]	36	25
Saale	Grochlitz	72	50	46	46	38	45	52	54	55	90	88	90	46	36	46
Havel	Spandau*)	49	50	55	60	56	56	55	64	65	60	58	59	65	63	62
„	Rathenow*)	10[5]	2	2	— 4	—10	—10	—11	—14[4]	— 3[5]	15[5]	16	15	0	—18	—10
Spree	Spremberg*)	70	72	80	85	87	98	89	88	82	82	81	83	83	83	87
„	Kersdorf*)	251[5]	254	256[5]	250	245[5]	224[5]	222[5]	224	222[5]	226[5]	234[5]	236[5]	240	232	230[6]
Weser	Münden	83	85	88	90	90	89	92	88	91	95	80	82	82	80	84
„	Minden	212[5]	227[5]	228[5]	252[3]	160[7]	175	156[2]	156[3]	150[3]	150[3]	142[3]	140[4]	142	159	166
hein	Maximiliansau	279	281	273	—	—	278	280	279	281	273	271	269	268	269	270
„	Caub	64	60[3]	59	62	60	60	58	60	64	70	63	61	60	58	58
„	Cöln	8	18[3]	97]	—	11	16	16	12	12	13	14	10	10	9	13
Neckar	Heilbronn	— 5	— 2	4	0	1	5	23	3	6	0	2	— 4	22	22	9
Main	Hanau	234	203	228	—	141	224	228	290	246	236	232	263	290	296	286
Mosel	Trier	20[5]	— 4[5]	— 6[5]	1[5]	— 6	— 6	—14[5]	—26[3]	—30[3]	—28	— 4[3]	— 8	—	—12	—

*) Unterpegel. — Eisberichte: [1]) Grundeis, [2]) Grundeistreiben, [3]) Treibeis, [4]) Eistreiben, [5]) Eisstand. [6]) Eisgang, [7]) eisfrei.

Aus dem geschäftlichen Leben.

Pommern-Werft G. m. b. H., Berlin. In Passau wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Amme, Giesecke & Konegen A.-G., Braunschweig. Laut Beschluß vom 5. November 1921 ist das Grundkapital um 12 000 000 Mark, ausgegeben zu 110 Prozent, auf 24 000 000 Mark erhöht worden.

Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft Bremen. Laut Beschluß vom 30. Juni 1921 ist das Grundkapital um 1 890 000 Mark Vorzugsaktien auf 4 250 000 Mark erhöht worden.

Klöckner Reederei und Kohlenhandel G. m. b. H., Duisburg. Gegründet am 26. Oktober 1921 mit 1 000 000 Mark Stammkapital, Geschäftsführer Hans Broermann und Eduard Reinhardt.

Ostsee-Werft Schiffbau und Maschinenfabrik A.-G., Frauendorf. Kurt Betzloff ist zum Vorstandsmitgliede bestellt und darf die Gesellschaft allein vertreten.

Lieferungsgesellschaft des Vereins der Flußschiffswerften Deutschlands m. b. H., Homburg. Gegründet am 24. Oktober 1921 mit 33 500 Mark Stammkapital, Geschäftsführer Bauraut Otto Valentin Ahsbahs.

Stettiner Oderwerke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau, Stettin. Laut Beschluß vom 15. Oktober 1921 ist das Grundkapital um 8 000 000 Mark Stammaktien, ausgegeben zu 175 Prozent, und um 500 000 Mark Vorzugsaktien auf 17 000 000 Mark erhöht worden.

Weserschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Oldenburg. Der Sitz ist nach Geestemünde verlegt. Eisenbahndirektionspräsident Mutzenbecher und Geh. Oberbaurat Ronofier sind nicht mehr Geschäftsführer, als solche sind Betriebsleiter Löpkens und Kaufmann Pentzel bestellt.

Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf. Franz Ott junior ist als weiteres Vorstandsmitglied bestellt, an Heinrich Kraft ist Gesamtprokura erteilt.

Reederei Johannes Ick G. m. b. H., Hamburg. Gegründet am 29. September 1921 mit 200 000 Mark Stammkapital. Geschäftsführer Arthur Victor Conrad Sommer und Kurt George Ernst Sommer, Prokuristen Ernst Heinrich Schmidt und Gustav Georg Gotthilf Sommerfeld.

Vereinigte Elbe- und Norderwerft A.-G., Hamburg. Für das am 30. Juni 1921 beendete Geschäftsjahr wurden 1 300 324 Mark Abschreibungen vorgenommen und auf 4 000 000 Mark Aktienkapital 10 Prozent Dividende verteilt.

Hapag Wohlfahrtsgesellschaft m. b. H., Hamburg. Gegründet am 6. September 1921 mit 20 000 Mk. Stammkapital. Geschäftsführer Carl Lembcke und Friedrich Otto Schlicht.

Gutehoffnungshütte Aktien-Verein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen. An Jakob Brandenburg, Fritz Schönberger und John Wolff ist Gesamtprokura erteilt.

Mondorfer Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Mondorf. Gegründet am 25. April 1921 mit 25 600 Mk. Stammkapital. Geschäftsführer Heinrich Giesen, Jean Röhrig und Peter Scholl.

Ziegel-Transport A.-G., Berlin. Das Geschäftsjahr 1920 schloß mit 657 037 (645 903) Mk. Verlust, nachdem 381 188 Mk. Abschreibungen vorgenommen waren.

Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, Mannheim. Nach 726 518 Mark Abschreibungen ergab sich für 1920 ein Reingewinn von 2 402 696 Mark.

Gebrüder Sulzer A.-G., Ludwigshafen. Für 1920 verblieb nach 1 729 668 Mark Abschreibungen ein Reingewinn von 1 934 952 Mark.

Blohm & Voß Komm.-Ges. auf Aktien, Hamburg. Die Abrechnung per 30. Juni 1921 zeigt nach 7 578 870 Mk. Abschreibungen einen Reingewinn von 4 665 164 Mark. Auf je 10 000 000 Mk. Vorzugsaktien bzw. Stammaktien wurden 5½ bzw. 10 % Dividende gezahlt.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.

(Gegründet 1853.) • Telephon: Amt Nord 3631, 3632. • Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	1850
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	950
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—
Dampfschiff.-Ges. Neptun	1075
Dampfschiff.-Reederei Horn	—
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	550
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	530
Deutsche Ostafrika-Linie	435
Emder Reederei	600
Flensburger Dampfer-Comp.	700
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	675
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	400
Hamburg-Bremen-Afrika	615
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	645
Hansa Dampfschiffahrt	545
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	698

Name:	Kurs:
Neue Dampfer-Comp., Stettin	610
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	975
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Norddeutscher Lloyd	435
Ocean-Dampfer Flensburg	520
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	350
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	1450
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	600
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	375
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	1460
Schles. Dampfer-Comp.	—
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	790
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1350
Ver. Elbeschiff.-Ges.	740
Woermann-Linie	490

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 61. M. 70315. **Vorrichtung zum Messen der Spiegelhöhe einer Flüssigkeit, insbesondere auf Schiffen.** Anson Angus Merrick, Philadelphia, V. St. A.; Vertr.: Dr. S. Hamburger, Pat.-Anw., Berlin SW. 61. 7. 8. 20. V. St. Amerika 25. 8. 19.

Klasse 65c, M. 72467. **Klappenrudervorrichtung.** Julius Maas u. Max Maas, Leipzig-Lindenau, Demmeringstr. 149. 7. 2. 21.

Klasse 65a, 41. C. 29545. **Schlipphaken für Rettungsboote.** H. Ch. G. Christoffersen u. V. J. N. Christensen, Kopenhagen; Vertr.: C. Arndt u. Dr.-Ing. P. Bock, Patentanwälte, Braunschweig. 19. 8. 20.

Klasse 65a, 44. B. 100321. **Hydraulische Rudermaschine mit einer ununterbrochen laufenden Druckflüssigkeitspumpe.** Chr. Bastiansen, Kiel, Königsweg 101. 21. 6. 21.

Klasse 65a, 38. W. 57996. **Aussetzvorrichtung für Rettungsboote.** Christian Winter, Hamburg, Peterkampsweg 10. 11. 4. 21.

Klasse 65a, 14. Sch. 62666. **Fliegendes Segel.** Johannes Schröder, Münster i. W., Alter Steinweg 28. 16. 8. 21.

Klasse 65c, L. 52833. **Zerlegbares Boot.** Otto G. Richter, Hamburg, Glockengießerwall 25-26. 7. 4. 21.

Klasse 65f, 8. B. 94800. **Vorrichtung für Segelschiffe mit Hilfsmotoren zum Verstellen der Schraubenflügel.** Carl Burchard, Heinrich Knöpfli u. Gustav Bandholz, Hamburg, Billstr. 11-13. 24. 6. 20.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 40. 346536. **Drehbarer Kran oder Davit, insbesondere zum Aussetzen von Rettungsbooten.** Ferdinand Geriach, Tönning, Schlesw.-Holst. 22. 4. 21. G. 53628.

Klasse 65c, 7. 346420. **Ruderblatt.** Fa. Emil Praetzel, Friedrichshagen. 4. 5. 21. P. 42022.

Klasse 84b, 1. 346359. **Vorrichtung zum Betrieb einer Tauchschleuse;** Zus. z. Pat. 343772. Dr.-Ing. Emil Burkhardt, Stuttgart, Karlstr. 3. 17. 10. 19. B. 91293.

Klasse 84b, 1. 346360. **Sparschleuse mit speicherartig übereinanderliegenden Sparbecken;** Zus. z. Pat. 336195. Bruno Schulz, Berlin-Grunewald, Joseph-Joachim-Str. 36a. 11. 12. 20. Sch. 60179.

Klasse 84c, 2. 346285. **Verfahren und Vorrichtung zum Herstellen von Ortpfählen aus Beton mit einem Vortreibrohr.** Friedrich Roßberg, Berlin-Wilmersdorf, Güntzelstr. 40. 17. 12. 18. R. 46879.

Klasse 84c, 4. 346361. **Steuerung für Dampframmen mit wahlweise abwärts oder aufwärts schlagendem Rammbären.** Philipp Deutsch & Co. G. m. b. H., Berlin. 23. 11. 13. D. 29899.

Klasse 84d, 2. 346286. **Sicherung für mit Ringnuten versehenem Baggerkettenbolzen;** Zus. z. Pat. 333054. Heinrich Müller, Grube Wilhelmine b. Niederfischbach, Kr. Altenkirchen. 6. 6. 20. M. 69571.

Klasse 65a, 3. 347447. **Betonschiff.** Charles van Driessche, Gent; Vertr.: C. Fehlert, G. Loubier, F. Harmsen u. E. Meißner, Patentanwälte, Berlin SW 61. 16. 4. 21. D. 39490.

Klasse 65a, 58. 347113. **Empfangsschaltung für Anordnungen zur elektrischen Kennzeichnung von Schiffahrtsstraßen.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt bei Berlin. 19. 12. 18. S. 49366.

Klasse 65a, 73. 347320. **Kupplung für die Luftleitungen zwischen dem abnehmbaren Kopfteil und dem Atmungsgerät bei Taucheranzügen.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft vorm. L. von Bremen & Co. m. b. H., Kiel. Zus. z. Pat. 345197. 1. 7. 19. H. 77535.

Klasse 65a, 10. 346743. **Dichtungsvorrichtung für Schiffsfenster.** Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire, Paris, u. Claude Lauprêtre, Nantes; Vertr.: E. Lamberts, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 4. 5. 20. S 52944. Frankreich 23. 1. 19.

Klasse 65b, 2. 347735. **Trockendock.** David Edward Williams, Cleveland, V. St. A.; Vertr.: E. Lamberts, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 15. 8. 20. W. 55964.

Klasse 65c, 4. 346858. **Gleit- oder Rollsitz für Ruderboote oder dergleichen.** Ricardo Federico Sloman, Hamburg, Badestr. 30. 2. 2. 21. S. 55501.

C. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65c. 798031. **Bodengerüstverbindung von Faltbooten.** Johann Klepper & Co. G. m. b. H., Rosenheim a. Inn. 20. 10. 21. K. 87850.

Klasse 65c. 798035. **Faltbootgerüst.** Johann Klepper & Co. G. m. b. H., Rosenheim a. Inn. 20. 10. 21. K. 87851.

Klasse 65c. 798150. **Motorboot.** Karl Schneider, Künzelsau, Württ. 17. 10. 21. Sch. 72615.

Klasse 65a. 798630. **Schiffspost.** Karl Keck, Klezchints, Kr. Stolp i. Pomm. 2. 6. 21. K. 85875.

Klasse 65a. 799889. **Schiffsfenster.** Thomas Utley, Liverpool u. Atlas-Werke Akt.-Ges., Bremen; Vertr.: Dipl.-Ing. Dr. W. Karsten u. Dr. C. Wiegand, Patentanwälte, Berlin SW 11. 14. 10. 20. U. 6196. England 12. 2. 20.

Klasse 65a, 799422. **Festes Schiffsfenster.** Thomas Utley, Liverpool, u. Atlas-Werke Akt.-Ges., Bremen; Vertr.: Dipl.-Ing. Dr. W. Karsten u. Dr. C. Wiegand, Patentanwälte, Berlin SW. 11. 19. 12. 19. U. 5956. England 22. 2. 15 und 29. 4. 15.

Klasse 65c. 798494. **Wassertretfahrzeug.** Max Andres, Plauen i. V., Meßbacher Str. 6. 13. 7. 21. A. 33611.

Bücherbesprechung

Der Weltverkehr und seine Technik im 20. Jahrhundert. Zwei Bände. Von Prof. Dr. Ing. Otto Blum. Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart und Berlin. 1921.

In zwei stattlich-vornehm ausgestatteten Bänden liegt das Werk vor uns, das — weil vor dem Ausbruch des unheilvollen Krieges geschrieben — viele gute Nachricht von dem stolzen Aufstieg unseres Deutschen Vaterlandes, von arbeitsfrohem und erfolggesegneten Schaffen, von Hoffnungen und Zukunftsmöglichkeiten bringt. Das ist alles dahin und nur mit wehmütiger Freude können wir auf das, was einst war und nun dahin ist, zurückblicken. Zeitgemäß ist in dem Buch auf den unglückseligen Krieg Bezug genommen und in den Folgen berührt, aber nicht ohne einen Ausblick

darauf zu eröffnen, daß es auch ein Wiederaufsteigen unseres deutschen Vaterlandes aus unserer gegenwärtigen traurigen Lage geben muß. Der Verfasser begründet diese Hoffnung auf den Wiederaufstieg Deutschlands damit, daß die deutsche wissenschaftliche Technik für die Wirtschaft und die Kultur der ganzen Welt von ausschlaggebender Bedeutung ist und das Vaterland wieder in die frühere Höhe zurückbringen wird. Statt der ursprünglich in Aussicht genommenen drei Bände hat sich der Verfasser auf zwei beschränkt, die dem Verkehr gewidmet sind. In diesen sollen hauptsächlich die Bauingenieurwissenschaften, die hauptsächlich dem Verkehr dienen, behandelt werden, dagegen mußten die Maschinenbauingenieurwissenschaften einem späteren Bande vorbehalten bleiben. Gleichfalls mußte wegen zeitigem Mangel an Raum auch der See- und Binnenwasserverkehr kürzer als wie zuvor beabsichtigt, behandelt werden, kürzer als wie z. B. der Eisenbahnverkehr. Wegen Raummangels hat auch auf eine Sonderstellung des Luft- und Straßenverkehrs und des Nachrichten-(Post-)verkehrs verzichtet werden müssen. Dagegen ist dem heute so wichtigen Siedelungswesen und den damit zusammenhängengen Verkehrsfragen eine besondere Abteilung zugebilligt worden. Gehen wir nun auf den Inhalt der beiden vorliegenden Bände im Einzelnen ein, so finden wir zunächst verkehrsgeographische Grundlagen, die Gliederung der Erde, das Meer, eine Anführung der einzelnen Erdteile, der Welthandelsstraßen und der Standorte der Gütererzeugung. Es folgen in einem weiteren Abschnitt die wichtigsten Tatsachen der Verkehrsgeschichte. Auf den eigentlichen Zweck eingehend, werden sodann die Eisenbahnen in ihrer geschichtlichen Entwickelung, ihren Aufgaben früher und jetzt, das Eisenbahnsicherungswesen, der Personenverkehr, der Güterverkehr und im Einzelnen der Ruhrkohlenverkehr besprochen.

Im zweiten Bande folgt zunächst der Seeverkehr, beginnend mit der Entwickelung des Schiffbaues — Segel- und Dampfschiffe — fortfahrend mit der Beschreibung und Anführung der Seekanäle und Seehäfen. Im anschließenden Abschnitt wird die Binnenschifffahrt behandelt in ihrer Geschichte und in ihrer Stellung gegenüber den Eisenbahnen. Anschließend daran sind die deutschen Binnenwasserstraßen und die Binnenwasserstraßen der wichtigsten andern Länder Oesterreich, Frankreich und Nordamerika aufgeführt. (Wir vermissen hier ein Eingehen auf die für unseren Verkehr nicht unwichtigen Wasserstraßen Rußlands.) Den Anhang dieses Abschnitts bildet eine Beschreibung der Ruhrort-Duisburger Häfen.

Weiter wird nun Deutschlands Stellung im Verkehr, die Verkehrspolitik, die Verkehrsentwicklung, die Verkehrsfrage und die Siedlungen behandelt, um im letzten Abschnitt auf die Beziehungen zwischen Kultur und Technik und Verkehr einzugehen. Den Schluß bildet ein Eingehen auf die Stellung des Ingenieurs im Volksganzen. Hierbei wird mit Recht hervorgehoben, von welcher Bedeutung es für das Volk und unser ganzes Vaterland ist, daß die Arbeiten und Leistungen unserer Ingenieure dem Verständnis weitester Volkskreise nähergebracht werden. Die richtige Ausführung und Auffassung der auf dem Felde der Ingenieure vorliegenden Arbeiten ist wesentlich berufen, an dem Wiederaufbau unseres deutschen Vaterlandes mitzuhelfen. — Wir wünschen dem Buch eine möglichst weite Verbreitung sowie eine baldige Nachfolge des in Aussicht gestellten weiteren Bandes. Düsing.

Die Ausnutzung der Wasserkräfte. Technische und wirtschaftliche Grundlagen. Neuere Bestrebungen der Kulturländer. Von E. Mattern, Regierungs- und Baurat in Potsdam, Privatdozent an der Technischen Hochschule in Berlin. Dritte Auflage. Mit 349 Abbildungen im Text. Verlag von Wilhelm Engelmann in Leipzig.

In einem stattlichen Bande liegt die dritte Auflage des Werkes von Mattern „Die Ausnutzung der Wasserkräfte" vor uns. Die erste Auflage erschien zu einer Zeit, da man an eine umfangreiche Ausnutzung der Wasserkräfte überhaupt herantrat. Hemmend wie in so vielem anderen ist auch hier der unglückselige Weltkrieg dazwischen getreten, mit Ausnahme von Frankreich, das auch seine Wasserkräfte für Kriegszwecke nutzbar gemacht hat. Anders nach Ende des Krieges, wo man ganz allgemein der Ausnutzung dieser uns von der Natur geschenkten Wasserkräfte mit besonderem Eifer nachgegangen ist, nicht zuletzt in Deutschland, das in dieser Beziehung viel nachzuholen hat. Gezwungen durch die Kohlenknappheit und Teuerung und den großen Bedarf an mechanischen Kraftleistungen hat man sich unseren Wasserschätzen und ihrer restlosen Ausnutzung zugewandt, vornehmlich in Süd- und Südwestdeutschland. Mit diesen Bestrebungen der Wasserkraftverwertung hat die Entwickelung der dazu erforderlichen Technik gleichen Schritt gehalten. Man ist bemüht, aus diesen uns von der Natur dargebotenen Schätzen das Äußerste herauszuholen. Alle diese Bestrebungen werden in der Reichswasserwirtschaft für Deutschland vereinigt und auch im Auslande hat der Gedanke an die Verstaatlichung der Wasserwirtschaft sich bereits vielfach geltend gemacht. In der Technik ist man Hand in Hand mit den Einrichtungen zum Ausbau und der Ausnutzung unserer Wasserkräfte in eingehendster Weise bestrebt gewesen, mit der spärsamsten Herstellung der Wasser- und Maschinenbauten und mit der Weiterentwickelung der Elektrotechnik die günstigsten Ergebnisse zu erzielen, und man kann mit Befriedigung aussprechen, daß hierbei sehr gute Erfolge zu verzeichnen gewesen sind.

Dieser Werdegang in der Entwickelung und im Fortschreiten der Ausnutzung unserer Wasserkräfte ist in dem vorliegenden Buche zum Ausdruck gebracht, die hierbei im Bau und Betrieb gemachten Erfahrungen sind mitgeteilt und weiter ausgeführt, um daraus Nutzen für weitere Anlagen zu entnehmen. Es sind außerdem in diese neue Auflage Angaben für die Berechnung baulicher und hydrotechnischer Anlagen und Rechnungsbeispiele aufgenommen. Die Bauweise der Talsperren und ihre Wirtschaftslehre ist dabei nicht behandelt worden, weil dieselbe vom Verfasser im Handbuch der Ingenieurwissenschaften, Teil III, Band II, Abteilung 2, 1913, besonders und eingehend bearbeitet worden ist. Daß die Weiterentwicklung in der vorliegenden Angelegenheit und die dabei erzielten Erfolge auch im Auslande, darunter in Spanien, Berücksichtigung gefunden haben, darf als selbstverständlich hingestellt werden.

Der Verfasser schließt seine einleitenden Worte zu dem neuen Buche mit den Worten: „Die Wasserkräfte sind berufen, einen Eckstein bei dem Wiederaufbau des Deutschen Reiches zu bilden, möge die Schrift an ihrem bescheidenen Teile dazu beitragen, ihre weitere Nutzbarmachung zu fördern."

Gehen wir nun auf den Inhalt des Buches selbst näher ein, so finden wir zunächst einen geschichtlichen Rückblick, anschließend daran eine Besprechung der Vorarbeiten zu Wasserkraftunternehmungen und eine Zusammenstellung der technischen Grundlagen zur Ausnutzung der Wasserkräfte. Im Anschluß an die technischen werden die wirtschaftlichen Grundlagen zur Ausnutzung der Wasserkräfte — Kosten der Wasserkräfte — besprochen. Es folgen neuere Bestrebungen zur Ausnutzung der vorhandenen Wasserkräfte in den Kulturländern und der gegenwärtige Stand in denselben zuletzt für Deutschland. Das Buch ist mit zahlreichen in den Text gedruckten erläuternden bildlichen Darstellungen ausgestattet und enthält am Schluß ein Sachverzeichnis. Das Buch kann besonders in der Jetztzeit, wo die Ausnutzung der Wasserkräfte in weitestem Umfange von besonderem Werte ist, allen Kreisen zur Einsichtnahme dringend empfohlen werden. Düsing.

Deutsch-Russischer Wirtschaftsverband. Rußland und der deutsch-russische Warenaustausch. Ein Handbuch für den Kaufmann und den Fabrikanten. Von Dr. Walter Huth. 1921. Carl Malcomes, Franz Viemenroth. Verlagsbuchhandlung Niederronnstadt bei Darmstadt.

In diesem neu erschienenen zeitgemäßen Buche wird darauf hingewiesen, daß der Zeitpunkt der Wiederanbahnung der Handels- und Wirtschaftsbeziehungen mit Rußland gekommen sei. Zwar sind die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse, die mehr als die eines der anderen Länder in Verfall geraten waren, noch nicht wieder hinreichend gefestigt, aber es läßt sich doch erwarten, daß auch in Rußland allmählich geordnete Verhältnisse wieder einkehren. In dieser Voraussicht haben England und die Vereinigten Staaten bereits mehrfach Versuche gemacht, die Handels- und Verkehrsbeziehungen wieder aufzunehmen, und da darf Deutschland nicht zurückstehen. Deutschland und Rußland sind in erster Linie von Natur auf einen gegenseitigen Verkehr angewiesen und müssen und werden ihn auch wieder aufnehmen. Unsere Geschäftswelt muß zu diesem Zweck alle Hebel in Bewegung setzen, und einen Führer auf diesem Wege soll das vorstehend genannte Buch bieten, über welches sich das Reichswirtschaftsministerium wie folgt geäußert hat: „Das Buch enthält eine übersichtliche und wertvolle Zusammenstellung der russischen Erzeugung und des deutsch-russischen Warenaustausches vor dem Kriege. Auch sind die Folgerungen der sich aus dem Kriege ergebenden Veränderungen der wirtschaftlichen Verhältnisse Rußlands und seiner Beziehungen zu Deutschland eingehend behandelt. Das Buch erscheint zum Gebrauch geeignet." Gehen wir auf den Inhalt des Buches näher ein, so finden wir in der Einteilung Betrachtungen über Rußlands Stellung in der Weltwirtschaft vor dem Kriege nach Gebiet und Bevölkerung, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei, nach Industrien, Handel und Verkehrswesen, Geld-, Bank- und Börsenwesen, Finanzwesen, das deutsche Kapital im Dienste der russischen Volkswirtschaft und zum Schluß der Einfluß des Weltkrieges auf die russische Volkswirtschaft behandelt.

Im zweiten Teil wird Rußlands Außenhandel unter besonderer Berücksichtigung des deutsch-russischen Warenaustausches behandelt, und zwar im besonderen die deutsche Einfuhr aus Rußland und die deutsche Ausfuhr nach Rußland und im Anschluß daran der deutsch-russische Warenaustausch nach dem Kriege. Im Anhang finden wir unter anderem eine Umrechnungstabelle für russische Gewichte, Längen- und Flächenmaße, Hohlmaße, Zoll- und Münzumrechnung. Wir schließen uns dem Reichswirtschaftsministerium dahin an, daß das Buch allen Beteiligten zur Einsichtnahme nur empfohlen werden kann. Düsing.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 2
15. Januar

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: **Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm**

Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., **Charlottenburg, Kantstraße 140**

Bezugspreis 60 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 3 Mark

Anzeigen kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 3,00

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140***, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140***, Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.
Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an ***die Expedition***, *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8*, zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Die Gründung der Rhein-Main-Donau A.G. S. 17. — Donau-Rhein und Donau-Elbe. S. 19. — Erweiterung und Verbesserung der Hafenanlagen der Stadt Neuß a. R. S. 20. — Deutschland, die Schweiz und der Rhein. S. 20. — Die Weichselschiffahrt 1921. S. 21. — Richtigstellung. S. 21. — Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete. S. 21. — Kleine Mitteilungen. S. 24. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 50. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 31. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 31. Kursbericht. S. 32. — Patentbericht. S. 32. — Bücherbesprechung.

Die Gründung der Rhein-Main-Donau A. G.

Das überragende Werk der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau, dessen verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung wiederholt von der Presse des In- und Auslandes eingehend gewürdigt wurde und von weiten Kreisen mit Recht als ein Nothelfer aus den Bedrängnissen unserer Zeit erkannt wird, soll nun zur Ausführung kommen. Betrachten wir es als gutes Omen, daß noch zum Abschluß des alten Jahres die Rhein-Main-Donau A. G., deren Gründung am Freitag, den 30. Dezember 1921, vollzogen wurde, ins Leben getreten ist. Gibt uns doch die Erfüllung all der Aufgaben, die dem Unternehmen obliegen, einen überaus freundlichen Lichtblick in Deutschlands nächste und fernere Zukunft. Die überaus heilsamen Wirkungen, die von dem Bau der Großschiffahrtsstraße ausgehen, werden sich aller Voraussicht nach schon in den nächsten Jahren auf dem einen oder anderen Gebiet unseres darniederliegenden Wirtschaftslebens wohltuend fühlbar machen und in der Folgezeit immer mehr steigern, so daß der mit allen Mitteln in der deutschen Wirtschaft angestrebte Wiedergesundungsprozeß zweifellos durch die Ausführung dieses Großwasserweges entscheidend beeinflußt wird. Man wird diese frohen Erwartungen nicht als einen unangebrachten Optimismus bezeichnen, wenn man sich die großzügigen Maßnahmen Friedrichs des Großen zur Hebung der Wirtschaft seines Landes nach dem siebenjährigen Kriege vergegenwärtigt, dessen Verarmung und vollständige Entkräftung es damals kaum möglich erscheinen ließ, in hundert Jahren die schädlichen Wirkungen jenes Krieges wieder zu paralysieren. Friedrich der Große baute damals Kanäle, korrigierte Wasserstraßen, gründete Städte an ihnen und belebte dadurch in erster Linie den Ackerbau, das Gewerbe und den Handel, und in unverhältnismäßig kurzer Zeit stand der erschöpfte preußische Staat, der ohne jene Maßnahmen sicherlich der Verarmung anheim gefallen wäre, wieder fest auf den Beinen.

Mit denselben Mitteln vollzog auch Frankreich nach 1870 die Aufrichtung und Neubelebung seines Wirtschaftslebens. Es ist eine geschichtliche Tatsache, daß die Verkehrsmittel am wirksamsten und erfolgreichsten zur Hebung von Handel, Industrie und Gewerbe, zur Förderung der ganzen Volkswirtschaft, des Wohlstandes und damit der Steuerfähigkeit der Bevölkerung beitragen.

Einen Grundpfeiler für den Wiederaufstieg unseres Wirtschaftslebens bildet unstreitbar die Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau, deren Ausbau von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze bei Passau gemäß den Bestimmungen des Staatsvertrages zwischen Reich und Bayern vom 19. Juli 1921 auf Grund eines besonderen Konzessionsvertrages von der eben gegründeten Rhein-Main-Donau A. G. übernommen wird. Mit Zustimmung der Vertragsteile kann nach diesem Konzessionsvertrag auch der Ausbau der Oberen Donau und der Anschluß von Augsburg und München in das Unternehmen einbezogen werden. Die Schiffahrtsanlagen sind von der Rhein-Main-Donau A. G. nach Fertigstellung mit allen der Schiffahrt dienenden Einrichtungen (Wehre, Schleusen etc.), jedoch ohne die Wasserkraftanlagen auf das Reich zu übertragen, das die Schiffahrtstraße zu unterhalten und zu betreiben hat. Die Unterhaltung der nicht der Schiffahrt dienenden Kraftkanäle ist Sache der Rhein-Main-Donau A. G. Nach Fertigstellung des Lechzubringers werden die Kosten seiner Unterhaltung zwischen dem Reiche und der A.-G. mit Rücksicht darauf, daß dieses Bauwerk den Belangen der Schiffahrt und der Kraftgewinnung zugleich dient, in billiger Weise nach Maßgabe dieser Belange verteilt. Das Reich und Bayern werden vorbehaltlich des hierzu erforderlichen wasserpolizeilichen Verfahrens dafür sorgen, daß der Gesellschaft die Erlaubnis zur Benutzung des Wassers und des Flußbettes des Mains von Aschaffenburg bis Bamberg und der bayerischen Donau, ferner der sonstigen zur Durchführung des gesamten Unternehmens benötigten Flußläufe, besonders des Lechs von der Einmündung des Unterwasserkanals des Kraftwerkes Meitingen ab zur Ausnutzung der Wasserkräfte nach den im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium und dem bayerischen Ministerium des Innern zu erstellenden Plänen erteilt werden. Die Dauer der Erlaubnis erstreckt sich auf hundert Jahre, beginnend mit der ganzen oder teilweisen Inbetriebnahme des einzelnen Werkes. Sie wird für die zunächst in Angriff genommenen Werke bis zum Ablauf der Erlaubniszeit der später in Betrieb genommenen Werke verlängert und endet für alle Werke spätestens am 31. Dezember 2050. Für die Ausnutzung der Wasserkräfte ist weder an das Reich noch an Bayern ein über diesen Konzessionsvertrag hinausgehendes Entgelt zu leisten.

Die mit den Wasserkräften erzeugte elektrische Arbeit soll grundsätzlich zunächst im Lande der Erzeugungsstelle verwertet werden. Für die Verwertung der Energie aus den Kraftwerken gelten u. a. folgende Bestimmungen:

a) Die in den Kraftwerken der R. M. D. A. G. erzeugte Energie wird nach Befriedigung des Eigenbedarfs und des Bedarfs der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße in erster Linie für die Zwecke der Reichsverkehrsanstalten zu Bedingungen abgegeben, die nicht ungünstiger sein dürfen, als bei Abgabe von Energie an andere Großverbraucher unter gleichwertigen Verhältnissen und unter Berücksichtigung etwaiger Sonderaufwendungen der R. M. D. A. G. für diesen Zweck.

b) Die R. M. D. A. G. wird die nach Befriedigung der Bedürfnisse unter a) verfügbare Energie vorzugsweise der Bayernwerk A. G. und den bayerischen Großverteilern zur Verfügung stellen. Vorausgesetzt wird hierbei, daß diese Abnehmer in der Lage und bereit sind, die Energie zu Bedingungen abzunehmen, die den Verhältnissen der R. M. D. A. G. Rechnung tragen. Bei gleichwertigen Bedingungen hat das Bayernwerk gegenüber dem Großverteiler den Vorzug.

c) Voraussetzung für die Vorzugsbestimmungen unter a) und b) ist, daß die betreffenden Energielieferungsverträge spätestens bis 1 Jahr vor der voraussichtlichen Fertigstellung der einzelnen Kraftwerke abgeschlossen sind.

d) Die Ausfuhr der noch verbleibenden Energie aus den in den einzelnen Ländern gelegenen Erzeugungsstellen aus den Ländern ist nur mit Genehmigung des betreffenden Landes zulässig. Die Genehmigung zur Ausfuhr darf nur dann versagt werden, wenn der Absatz der Energie im Erzeugungsland mindestens zu denselben Bedingungen gesichert ist, wie sie beim Absatz in den Nachbarländern erzielt werden können.

Nach Ablauf der Erlaubniszeit ist die Rhein-Main-Donau A.G. verpflichtet, die Wasserkraftwerke mit allem Zubehör (einschl. elektrischen und sonstigen Maschinen, Transformatoren, Schaltanlagen usw., sowie der Ersatzteile und einschließlich der Verbindungsleitungen) und mit den der Unterhaltung und dem Betriebe dienenden Grundstücken und Rechten in gutem baulichen und völlig betriebsfähigem Zustande unentgeltlich und lastenfrei auf ihre Kosten auf das Reich und, falls dieses die Uebernahme ablehnt, auf die örtlich beteiligten Länder zu übertragen. Der Reichsverkehrsminister wird der Rhein-Main-Donau A. G. für die Durchführung des Bauprogramms nach den im Vertrage zwischen dem Reich und Bayern wegen Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße ausgeführten Baustufen und innerhalb dieser Baustufen für die Fertigstellung der einzelnen Teile der Schiffahrtsstraße sowie für den Ausbau der Wasserkräfte im Einverständnis mit dem Lande Bayern angemessene Fristen setzen. Nach dem zwischen Reich, Bayern, Baden und der A. G. vereinbarten Richtlinien zu dem Bauvertrag ist die Rhein-Main-Donau A. G. nach Maßgabe der Konzessionsbestimmungen Bauherr für die Ausführung der Wasserstraßenbauten und der Kraftanlagen an der Main-Donau-Wasserstraße. Die allgemeinen und Einzelentwürfe für den Ausbau der Wasserstraßen werden von der A. G. aufgestellt. Sie hat die Entwurfsbearbeitung ausschließlich durch Wasserstraßenbehörden ausführen zu lassen. Die endgültige Festlegung der Pläne erfolgt nach Prüfung durch das Reichsverkehrsministerium im Einvernehmen mit der A. G. Aus den Kreisen der staatlichen Beamten wird von der A. G. ein bautechnisches Vorstandsmitglied, das hinsichtlich der Tätigkeit im Vorstand der A. G. den übrigen Vorstandsmitgliedern gleichsteht, bestellt. Geht die Verwaltung der in Bayern gelegenen Wasserstraßen an unmittelbare Reichsbehörden über, so erfolgt die Bestellung aus den Kreisen dieser Reichsbeamten. Die Vergebung der Arbeiten geschieht durch die A. G. Mit der örtlichen Bauleitung werden die zuständigen unteren Wasserstraßenbehörden beauftragt, die die Weisungen des Vorstandes der A. G. auszuführen haben, die ihnen durch das bautechnische Vorstandsmitglied zugehen. Das Reichsverkehrsministerium wird seine Ersuchen bezüglich der Ausführung der Wasserstraßenbauten an den Vorstand der A. G. richten. Auf Verlangen der A. G. werden nach näherer Vereinbarung die staatlichen Stellen auch für die übrigen nicht der Schiffahrt dienenden Aufgaben der A. G. zur Verfügung gestellt werden. Im übrigen besteht Geneigtheit, auch die Unterhaltung der vom Neubau wesentlich beeinflußten Strecken nach näherer Vereinbarung der A. G. zu übertragen.

Nach den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages ist der Gegenstand des Unternehmens der Ausbau der Großschiffahrtsstraße vom Main bei Aschaffenburg über Bamberg, Nürnberg zur Donau und weiter über Regensburg bis zur Reichsgrenze bei Passau, der Ausbau der Donau zwischen Kelheim und Ulm zur Großschiffahrtsstraße, die Herstellung von Schiffahrtsanschlüssen nach Augsburg und München, sowie der Bau und Betrieb von Wasserkraftwerken an diesen Wassertraßen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, ähnliche Unternehmungen zu errichten und sich an solchen, insbesondere dem Bau und Betrieb von Ergänzungskraftwerken und Anlagen zur Verwertung von Wasserkraft, zu beteiligen, sowie überhaupt alle Geschäfte zu betreiben, die zur Förderung des Unternehmens dienlich erscheinen.

Sie kann einzelne Aufgaben durch Tochtergesellschaften ausführen lassen.

Das Grundkapital der Gesellschaft ist auf 900 Millionen Mark festgesetzt und in 900 000 Aktien, eine jede zu 1000 Mark, zerlegt. Die Aktien zerfallen in zwei Gattungen, und zwar: 600 000 Stammaktien, Gruppe A, die vom Reich, Bayern, anderen deutschen Ländern und öffentlich-rechtlichen Körperschaften übernommen werden; 300 000 Vorzugsaktien, Gruppe B, die von öffentlich-rechtlichen Körperschaften, juristischen oder natürlichen Personen übernommen werden. Die Vorzugsaktien berechtigen zum Bezug einer Vordividende bis zu 7%. Der Bezug einer Vordividende von 5% ist vom Reich und Bayern gewährleistet.

Während der Bauzeit werden jeweils sechs Jahre lang von einer Einzahlung auf das Aktienkapital der Gruppe B ab, jedoch höchstens bis 31. Dezember 1950, Bauzinsen in Höhe von 5 v. H. des jeweils eingezahlten Betrages an die Aktionäre der Gruppe B gewährt. Der Zeitpunkt, von wann an vor Ablauf von sechs Jahren etwa die Bauzeit als beendet gilt, wird vom Aufsichtsrat festgesetzt. Die Gesellschaft hat das Recht, die Vorzugsaktien nach Ablauf von sechs bzw. von fünfzehn Jahren seit der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister jederzeit ganz oder teilweise unter Einhaltung einer einjährigen Kündigungsfrist zum Kurse von 110% bzw. 115% einzuziehen, zuzüglich 5% Zinsen auf die Einzahlung von Beginn des Geschäftsjahres, für das ein von der Generalversammlung genehmigter Abschluß noch nicht vorliegt, bis zum Tage der Einlösung. Auf jede der 900 000 Aktien sind vor der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister 25 v. H. des Nennbetrages bar einzuzahlen. Die Einforderung der weiteren Einzahlungen geschieht auf Beschluß des Aufsichtsrates durch den Vorstand. Die Aktionäre haben jedoch das Recht, die Vollzahlung jederzeit zu leisten. Die Aktiengesellschaft ist berechtigt, Teilschuldverschreibungen auszugeben. Die Bedingungen für Begebung, Verzinsung und Rückzahlung setzt der Aufsichtsrat fest, dem auch die Beschlußfassung über Ausgabe der ersten 600 000 000 Mark Teilschuldverschreibungen zusteht. Im übrigen beschließt über die Ausgabe von Teilschuldverschreibungen die Generalversammlung.

Die Verwaltung der Gesellschaft erfolgt durch den Vorstand, den Aufsichtsrat und die Generalversammlung. Der Vorstand, ordentliche und stellvertretende Mitglieder, wird durch den Aufsichtsrat ernannt und abberufen. Die Zahl der Mitglieder des Vorstandes, die Amtsdauer, die Besoldung und die sonstigen Bedingungen der Anstellung werden durch den Aufsichtsrat bestimmt. Der Aufsichtsrat wird von der Generalversammlung gewählt. Die Zahl der Aufsichtsratsmitglieder wird auf mindestens 12 festgesetzt und kann durch die Generalversammlung erhöht werden. Unbeschadet der ihm sonst durch Gesetz oder Satzungen zugewiesenen Rechte und Pflichten beschließt der Aufsichtsrat über den Bau- und Wirtschaftsplan für einen von ihm zu bestimmenden Bau- und Zeitabschnitt die Ausführung von Bauentwürfen und über Verträge, die bestimmte Vermögenswerte übersteigen. Der Aufsichtsrat kann unbeschadet des § 246 Abs. 4. H.G.B. für die Erledigung seiner Aufgaben aus seiner Mitte Ausschüsse bilden oder einzelne seiner Mitglieder mit besonderen Aufgaben betrauen. Insbesondere sollen zur Behandlung wirtschaftlicher und technicher Fragen ein Wirtschafts- und Verwaltungsausschuß, ein bautechnicher und ein elektrowirtschaftlicher Ausschuß gebildet werden. Die Zahl der Mitglieder der einzelnen Ausschüsse darf 7 nicht übersteigen. Zu den Sitzungen des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse können das Reich, Bayern und Baden Beauftragte ohne Stimmrecht entsenden. Das gleiche Recht steht den im Aufsichtsrate vertretenen Ländern zu, die mindestens 3 Millionen Mark Stammaktien übernehmen. In den ersten 6 Monaten jedes Geschäftsjahres findet die ordentliche Generalversammlung statt.

Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

Der sich nach der Bilanz ergebende Reingewinn ist zu verwenden: 1. zur Bildung eines Reservefonds gemäß § 262 Ziff. 1, H.G.B.; 2. zur Bildung von Rücklagen in der Höhe, daß spätestens bei Ablauf der Erlaubnisdauer die Vorzugsaktien, Gruppe B, zum Nennwerte zurückgezahlt werden können; 3. zur Ausschüttung einer Dividende bis zu 7% auf die Vorzugsaktien, Gruppe B; 4. zur Erstattung der von Reich und Bayern gemäß ihrer Bürgschaftsübernahme geleisteten Zahlungen; 5. zur Bildung von Rücklagen in der Höhe, daß spätestens bei Ablauf der Erlaubnisdauer die Stammaktien, Gruppe A, zum Nennwerte zurückgezahlt werden können; 6. zur Ausschüttung einer Dividende bis zu 4% auf die Stammaktien, Gruppe A. Der hiernach verbleibende Reingewinn ist zur Förderung der weiteren Aufgaben der Gesellschaft, insbesondere zum weiteren Ausbau der Großschiffahrtsstraße, bis zu deren Fertigstellung bereitzustellen und bis zu seiner Verwendung nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten.

Die Gesellschaft hat, wenn die ihr von Reich und Bayern erteilte Erlaubnis zur Wasserbenutzung erlischt (100 Jahre), eine außerordentliche Generalversammlung zur Frage der Auflösung der Gesellschaft einzuberufen.

Das erste Geschäftsjahr beginnt mit der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister und endigt mit Ablauf des 31. Dezember 1922.

Die Gründer traten sofort nach Errichtung der Gesellschaft zur ersten Generalversammlung zusammen und wählten den Aufsichtsrat, der sich aus 11 Vertretern der Reichsregierung, 3 der Bayerischen Regierung und je 1 der Badischen, Thüringischen und Hessischen Regierung, ferner aus 9 Vertretern der öffentlich-rechtlichen Selbstverwaltungskörper der Länder, aus

22 Vertretern der Elektrizitätswirtschaft, der Elektrizitäts- und sonstigen Industrie, des Handels sowie der Banken, aus 4 Vertretern der Schiffahrt und je 2 Vertretern der Landwirtschaft und Arbeiterschaft zusammensetzt.

Die zur Gründungsversammlung zusammengetretenen Gründer der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft wählten zunächst den kleinen Aufsichtsrat, bestehend aus folgenden 23 Mitgliedern:

1. Staatssekretär Dr. Kirschstein.
2. Geheimrat Königs.
3. Ministerialrat Mahnke.
4. Staatsrat Riegel.
5. Ministerialrat Mader.
6. Geheimrat Held.
7. Oberregierungsrat von Bayer-Ehrenberg.
8. Ministerialdirektor Dr. Rauch.
9. Ministerialrat Balser.
10. Oberbürgermeister Wächter.
11. Oberbürgermeister Dr. Luppe.
12. Oberbürgermeister Dr. Külb.
13. Stadtrat Dr. Landmann.
14. Dr. von Strauß.
15. Kommerzienrat Böhm.
16. Oberfinanzrat Flamme.
17. Geheimrat Pöhlmann.
18. Direktor Remshard.
19. Kommerzienrat Berthold.
20. Baurat Kölle.
21. Kommerzienrat Wörner.
22. Landtagsabgeordneter Funke.
23. Landtagsabgeordneter Endres.

Zu ordentlichen Vorstandsmitgliedern wurden von diesem Aufsichtsrat gewählt:

1. Staatsrat Dr. Joseph von Graßmann.
2. Direktor Theobald Henftling.
3. als stellvertretendes Vorstandsmitglied Dr. Bernhard Endrucks, Eisenbahndirektor a. D.

Dieser Aufsichtsrat soll bei der ersten ordentlichen Generalversammlung auf etwa 65 Mitglieder verstärkt werden. Es sind u. a. für die Wahl in den endgültigen Aufsichtsrat in Aussicht genommen:

I. Bürgermeister Dr. Hipp, Regensburg.
I. Bürgermeister Dr. Sittler, Passau.
Kommerzienrat Hilcken, Würzburg.
Werftbesitzer Ruthoff, Mainz-Regensburg.
Syndikus Dr. Horlacher, München.
Geheimrat Dr. Klingenberg, Charlottenburg.
Direktor Werner, Berlin.
Dr. Heim, Regensburg.
Kommerzienrat Haeberlein, Nürnberg.
Kommerzienrat Stenz, Mainz.
Geheimrat Dr. von Donle, Regensburg.
Generaldirektor Hecht, Mannheim.
Reeder Presser, Frankfurt a. M.
Generaldirektor Dr. Vögler, Dortmund.
Oekonomierat Prieger.
Oekonomierat Steiner.
Rechtsrat Weinmann, Direktor der Bayrischen Girozentrale.
Arbeitersekretär Vogel, Fürth i. Bay.
Reichstagsabgeordneter Erkelenz, Düsseldorf.

Donau-Rhein und Donau-Elbe*)

(Vgl. Aufsatz in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt Heft 23, 1. 12. 21.)

*) Von geschätzter Seite gehen uns die nachstehenden Ausführungen zu, die wir wunschgemäß veröffentlichen, nachdem Herr Geh. Baurat Contag von denselben Kenntnis genommen hat. Die Schriftleitung.

Bei der Feier der Eröffnung der Main-Groß-Schiffahrt bis Aschaffenburg, als „erster Teil der Rhein-Donau Wasserstraße", und des Aschaffenburger neuen Hafens hob der Vertreter des Reichs-Verkehrs-Ministeriums hervor, daß der heutige 3. November die Vertreter von Nord- und Süddeutschland zusammengeführt habe, daß der Main niemals wieder zur Trennungslinie werden dürfe, sondern das verbindende Glied zur Erstarkung der Reichseinheit sein müsse. Der bayrische Minister-Präsident wies noch besonders darauf hin, daß der Großschiffahrtsweg sein Ziel in der Verbindung mit der Donau sehen müsse. Aehnlich sprechen sich die Vertreter der anderen deutschen Bundesstaaten, der Parlamente und der Presse aus.

Fast gleichzeitig mit dieser erhebenden Feier wurde die preisgekrönte Denkschrift des Herrn Geh. Baurats Contag weiteren Kreisen bekannt, zu der von der Schlichting Stiftung gestellten Preisaufgabe: „Welche wirtschaftliche Bedeutung hat für Deutschland eine Wasserstraßenverbindung zwischen der Donau und dem Elbe-Oder Gebiet gegenüber einer solchen zwischen der Donau und dem Rhein?"

Hier sagt der Herr Verfasser in den Schlußbetrachtungen „Keinesfalls sollte die süddeutsche Donau-Rheinverbindung durch Ausbau der Verbindungsstrecken Regensburg-Nürnberg oder Ulm-Plochingen früher erfolgen, als bis die Elbe-Oder-Donau-Verbindung hergestellt ist. Sonst würde insbesondere für Norddeutschland, durch Verkehrsablenkung eine Schädigung der deutschen Binnenschiffahrt und Seeschiffahrt und damit eine Beeinträchtigung der deutschen Volkswirtschaft und des ganzen wirtschaftlichen Aufschwunges die nicht wieder gut zu machende Folge sein." Herr Geh. Baurat Contag kommt zu diesem Schlusse, nachdem er nachgewiesen hat, daß die Donau-Elbe-Verbindung, Preßburg, Marchtal, Pardubitz, Melaik, ohne besonderen Aufwand unsererseits, da sie außerhalb Deutschlands liegt —, unseren Seehäfen das größere Hinterland erschließt, den großen Durchgangsverkehr nach Südost-Europa am günstigsten vermitteln wird und daß ihr Einflußgebiet innerhalb der deutschen Grenzen wesentlich größer ist, als das einer Donau-Rhein-Verbindung. Außerdem bringt diese durch die Verkehrsablenkung nach dem Niederrhein für Mittel- und Norddeutschland nur Nachteile, wenn nicht gleichzeitig der Werra-Main-Kanal hergestellt wird. Weiterhin ist gesagt, Bayern ist zunächst zufrieden damit, wenn die beiden Teilstrecken der Donau-Rhein-Verbindung: die Mainkanalisierung mit Stichkanal bis Nürnberg und der Ausbau der Donau mit den zu beiden gehörigen Anlagen für Wasserkraftgewinn, geschaffen werden. Aus obigem folgt, daß nach der Ansicht des Herrn Geh. Baurat Contag mindestens die maßgebenden Stellen in Bayern den geplanten Großschiffahrtsweg Donau-Main zu Gunsten des Donau-Elbekanals zurückstellen werden. (Die Donau-Oderverbindung tritt, wie auch hervorgehoben wird, nach dem Schandspruche von Genf mehr in den Hintergrund.)

Ich glaube, daß es geboten ist, von fachmännischer Seite gegen die Schlußfolgerungen des Herrn Geh. Baurats Contag entschieden Stellung zu nehmen. Sie sind politisch bedenklich, und sie gefährden das eben in Gang gekommene Interesse für den Ausbau des „süddeutschen Mittelland-Kanals" und seiner Fortsetzung zu den Seehäfen, die, da der Main doch ausgebaut werden muß, und da die Verbindung: Rhein-Ems-Weser-Kanal vorhanden ist, von diesem aus befürwortet werden muß. Daß diese Fortsetzung gleichzeitig gebaut wird, ist allerdings unbedingt zu fordern. Die Ausführungen eines Mannes von dem Namen und Ruf des Herrn Contag werden vielleicht auch an den verantwortlichen Regierungsstellen, an denen nicht nur Kanalfreunde sitzen, Beachtung finden.

Bayern faßt meines Wissens den Ausbau des Mains und den der Donau von Passau bis Kelheim als die Anfangsstrekken des Großschiffahrtsweges auf, aber nicht als einen vorläufigen Abschluß eines Werkes, dessen Ausführung ad calendas graecas zu verschieben sei.

Ich bin auf Grund der lehrreichen und interessanten Studie Herrn Contags zu dem entgegengesetzten Schlusse wie er gekommen, nämlich, daß der Ausbau des Donau-Main-Kanals und des Anschlusses zu den Seehäfen durch den Bramsche-Stade-Kanal mit allen Mitteln beschleunigt werden muß. Baut einmal die Tschecho-Slowakei ihren Kanal zur Elbe mit ausländischem Kapital, das deutsche des Westens wird sich kaum erheblich beteiligen — dann ist das für uns um so günstiger und wir können dann gern die Großregulierung der Elbe bis Aussig in die Hand nehmen. Es ist sogar denkbar, daß durch eine rüstige Betreibung eines Donau-Rhein-Kanals das Projekt Donau-Elbe gefördert wird. Das wäre das beste, was uns passieren könnte.

Herr Geh. Baurat Contag spricht am Schlusse seiner Arbeit die Hoffnung aus, daß seine Auffassung auch in Kreise dringen möge, die sich bisher mit der Donau wenig oder garnicht beschäftigt haben. Erfüllt sich die Hoffnung des Verfassers, d. h., beschäftigt sich die Tagespresse mit dieser Frage, dann erscheint es auch geboten, in ihr rechtzeitig Einspruch zu erheben. Daß die Vollendung des Mittelland-Kanals Hannover-Magdeburg in jedem Falle in erster Reihe steht, wird selbstverständlich auch von Herrn Geh. Rat Contag nicht bestritten.

General von Hippel.

Erweiterung und Verbesserung der Hafenanlagen der Stadt Neuß a. Rh.

von Stadtbaurat Rittelmann, Neuß.

Die Stadt Neuß am Rhein hatte sich bereits in den Jahren 1905—1912 durch Bau eines Handels- und zweier Industriehafenbecken recht umfangreiche Hafenanlagen geschaffen, deren fortschreitende Besiedelung schon vor dem Kriege die Anlage eines weiteren Industriebeckens mit Bereitstellung von Industriegelände notwendig machte. Der Ausbruch des Krieges verhinderte indes die Verwirklichung des Planes. Aber auch in der Nachkriegszeit war starke Nachfrage nach Umschlagsgelegenheit und nach Industriegelände, der der Stadt Neuß nur genügen konnte, wenn sie ihre Hafenanlagen weiter ausbaute und verbesserte. Unbeirrt durch die unsichere Wirtschaftslage hat die Stadtverwaltung sich denn auch entschlossen, diesen Erfordernissen in großzügiger Weise gerecht zu werden.

Folgende Ziele wurden hierbei zunächst ins Auge gefaßt: Schaffung von neuen Umschlagsufern, Verbesserung des Schiffsverkehrs im Hafenkanal durch Verbreiterung und Vertiefung desselben, Bereitstellung von Industriegelände.

Danach galt es, eine Uferstrecke von 1250 Meter auf der linken (südlichen) Seite des Verbindungskanals zwischen Hafen und Rhein in einer für den Umschlag geeigneten Weise in steiler, gepflasterter Böschung auszubauen, nachdem schon im Jahre 1910 am oberen Ende dieser Strecke ein elektrisch betriebener Kohlenkipper aufgestellt und in Betrieb genommen und am unteren eine 100 Meter lange senkrechte Werftmauer für Umschlagsverkehr errichtet worden war. Die Neuanlagen erfolgten in den Jahren 1920 und 1921 und gaben bereits mehreren Firmen Veranlassung, sich neu anzusiedeln. An den neuen Uferstrecken kamen mehrere Krane und Verladeanlagen zur Aufstellung.

Zur Verbesserung des Schiffsverkehrs vom Rhein durch den Verbindungskanal zu den Hafenbecken ist eine Verbreiterung des Kanals nach der rechten (östlichen) Seite hin auf eine Strecke von etwa 500 Meter in Ausführung begriffen, eine Verbreiterung auf weitere 1000 Meter ist geplant und wird demnächst in Angriff genommen. Der Kanal wird dann fast auf seiner ganzen Länge vom Rhein bis zu den Hafenanlagen eine Sohlenbreite von 50 Meter aufweisen. Gleichzeitig ist durch Vertiefung der Hafenbecken und des Kanals eine Fahrwassertiefe hergestellt worden, die günstiger ist als die des Rheines und den größten Schiffen bei niedrigstem Wasserstand eine ungehinderte Zufahrt zum Hafen gestattet.

Um den lebhaften Nachfragen nach Industriegelände gerecht werden zu können, werden die aus den Erweiterungs- und Vertiefungsarbeiten gewonnenen erheblichen Bodenmassen zur Aufschüttung tiefliegenden Geländes verwendet und hierdurch sowie durch Herstellung von Bahnanschlüssen große Flächen neuen besiedelungsreifen Industriegeländes bereitgestellt.

Allein die in der Zeit nach dem Kriege ausgeführten und noch in der Ausführung begriffenen Hafenbauten erfordern einen Kostenaufwand von ungefähr 6,5 Millionen Mark. Aber trotz der heute bedeutenden Kosten sind noch weitere Pläne zur Aufschließung von Hafengelände in Vorbereitung. So wird die Stadt durch Heranführung ihrer Bahnanlagen zu einem am Hafenkanal in unmittelbarer Nähe des Rheines liegenden, von ihr neuerdings erworbenen Ufergelände Gelegenheit zur Aufstellung eines Kohlenkippers und von Umschlagskränen bieten.

Den Erfolg für diese weitblickenden Maßnahmen hofft die Stadt Neuß darin zu erblicken, daß ihr Hafen mit seiner günstigen Lage für Wasser- und Bahnverkehr nicht nur seine alte Anziehungskraft bewähren wird, sondern, daß darüber hinaus Schiffahrts- und Industriekreise Anlaß nehmen mögen, bei neu geplanten Unternehmungen die Niederlassung in Neuß in Erwägung zu ziehen.

Deutschland, die Schweiz und der Rhein

(Ein Weg zum Ausgleich der Gegensätze.)

Vom Niederrhein schreibt man der Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz: Wenn in Deutschland in der letzten Zeit die Kanalisierung der Strecke Straßburg—Basel immer mehr Freunde gewann, wenn man glaubte, daß ein kanalisierter Oberrhein eine wirtschaftlich wertvollere Wasserstraße als der seit 1905 regulierte sein werde, so war eben die Überzeugung dabei ausschlaggebend, daß man gleichzeitig eine vollwertige Schiffahrtsstraße und eine höchst ergiebige Kraftquelle gewinnen könnte. Etwaige Behinderungen der Schiffahrt, wie sie die unvermeidlichen Schleusen der kanalisierten Strecke darstellten, sollten durch gleichwertige Vorteile aufgewogen werden, wie insbesondere die Verringerung der bedeutenden, für die Bergfahrt so hinderlichen Strömung, den gleichmäßigeren Wasserstand, die Ausschaltung des Hemmnisses der Isteiner Barre, usw. Wenn man in Deutschland Aussicht hatte, durch den Übergang der Kanalisierung eine gegenüber der bisherigen gleichwertige (oder doch nahe gleichwertige) Schiffahrtsstraße und überdies eine große Menge billiger Kraft zu erhalten, kann es schließlich nicht Verwunderung erregen, wenn die Kanalisierungspläne, wie sie vornehmlich an den Namen Oberbaurat Kupferschmidt anknüpften, sich wachsender Beliebtheit erfreuten. Daß man in der Schweiz, wo man von der zu gewinnenden Wasserkraft des badisch-elsässischen Rheines keinerlei Vorteile hat, anderer Ansicht ist und andere Wünsche verfolgt, ist freilich ohne weiteres zu verstehen.

Sollte es sich aber zeigen, daß Herr Gelpke recht behält, und daß Herr Kupferschmidt, der noch am 10. September auf der Heidelberger Tagung der Rheinschiffahrtsinteressenten warm für die Überlegenheit der Kanalisierung eintrat, im Irrtum ist, so hindert nichts, daß der bisherige Interessengegensatz zwischen Deutschland und der Schweiz ausgeglichen wird. Es genügt vollauf der Nachweis (der von Herrn Gelpke vielleicht schon erbracht ist), daß der kanalisierte Rhein eine eigentliche Großschiffahrt nach Basel hinauf nicht mehr zulassen würde, um der Beibehaltung der Regulierung neue Freunde in Deutschland in großer Zahl zu gewinnen. Zeigt es sich, daß die kombinierte Großschiffahrts- und Kraftgewinnungs-Wasserstraße in wirtschaftlich zu verantwortender Weise nicht durchführbar ist und ein schöner Traum bleiben muß, wird unzweideutig der Nachweis erbracht, daß es nur heißen kann: Schiffahrt o d e r Kraftgewinnung, aber nicht: Schiffahrt u n d Kraftgewinnung, so dürfte es kaum zweifelhaft sein, daß man in Deutschland bereit sein wird, sich der schweizerischen Auffassung in vollem Umfange anzuschließen. Wenn der zwischen Frankreich und der Schweiz gewissermaßen vermittelnde deutsche Plan der Kanalisierung wirklich aus wirtschaftlichen Gründen undurchführbar oder doch nicht zu empfehlen ist, wenn die Entscheidung nur schwanken kann zwischen der von Frankreich gewollten Abwürgung der Schiffahrt auf dem Rheine oberhalb Straßburg und dem von der Schweiz erstrebten Verzicht auf jegliche Kraftgewinnung unterhalb Basel, so ist die Wahrscheinlichkeit, daß beim Endkampf in der Straßburger Kommission die Schweiz die vier deutschen Unterhändler als Bundesgenossen auf ihrer Seite sehen wird, nicht gering.

Wenn Deutschland zwischen der Großschiffahrt bis Basel und der Wasserkraft zwischen Basel und Straßburg zu wählen hat, kann es kaum zweifelhaft sein, daß ihm die Schiffahrt als höherer Wert erscheinen wird. Frankreich hat ja durch die Bestimmung des Versailler Friedens, daß die ganze Wasserkraft längs des elsässischen Ufers ausschließlich französischer Besitz sein soll, selber vorgesorgt, daß Deutschland nötigenfalls die Kraftgewinnung zwischen Basel und Straßburg für nicht so belangreich ansehen wird, wie die vollwertige Großschiffahrtsstraße. Allerdings muß eine Vorbedingung erfüllt sein, wenn Deutschland ohne Zögern seine Stimme schließlich zu Gunsten der schweizerischen Forderungen in die Wagschale werfen soll: es darf kein Zweifel darüber bestehen, daß es sich für den Verzicht auf die französischen Wasserkräfte zwischen Basel und Straßburg durch reichliche deutsche Wasserkräfte zwischen Basel und Konstanz entschädigen kann Die Schweiz hat es durchaus selbst in der Hand, das vorläufig noch unschlüssige Deutschland zu ihrer Rheinpolitik zu bekehren und in der Straßburger Kommission als verläßlichen Bundesgenossen zu gewinnen. So lange die Möglichkeit besteht, daß die Bestimmung des Versailler Diktats Rechtskraft erlangt, wonach alle Wasserkräfte zwischen Konstanz und Basel auf Verlangen der Schweiz ihr allein gehören, kann man von Deutschland weder eine Begeisterung für den Großschiffahrtsweg bis zum Bodensee, noch ein Eintreten für die Beibehaltung der Regulierung der Strecke Basel—Straßburg verlangen. Daß die Wasserkraft dieser Strecke unausgenutzt bleibt und die Wasserkraft der Strecke Basel—Konstanz schließlich vielleicht auch ans Ausland verloren geht, kann man sich in dem ohnehin wasserkraftarmen Deutschland keinesfalls leisten. Wenn die schweizerische Regierung dagegen in rechtsverbindlicher Form erklärt, daß sie auf die ihr zugedachte, höchst ungerechte Vergünstigung des Versailler Artikels 358 endgültig verzichtet und sich an der Auspowerung Deutschlands nicht zu beteiligen gedenkt, wird es den deutschen Delegierten in Straßburg sehr viel leichter sein, auf jede Kraftgewinnung und somit jede Kanalisierung zwischen Straßburg und Basel zu verzichten und für den gänzlich unverbauten Rhein unterhalb Basels im Sinne der schweizerischen Forderung einzutreten. Mit einer sofortigen amtlichen Erklärung zum Art. 358 kann also die Schweiz sehr viel zu einer befriedigenden Lösung des Oberrhein-Problems in ihrem Sinne beitragen! V. K.

Die Weichselschiffahrt 1921

Als Schiffahrtsstraße ist die Weichsel trotz ihres gewaltigen Stromgebietes immer hinter den deutschen Strömen zurückgeblieben, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehre. Das lag lediglich an den politischen Verhältnissen. Die russische Regierung hatte für die Stromregulierung kein Geld, und so konnte natürlich auch von keiner ersprießlichen Schiffahrt die Rede sein.

Nun ist die Weichsel gemäß dem Versailler Friedensschluß bis auf die recht geringfügige Schlußstrecke ein polnischer Strom, und die junge Regierung der polnischen Republik hat zweifellos alle Hände voll zu tun; aber eine so wichtige Wasserstraße wie die Weichsel, welche Polen in der ganzen Länge von Südost nach Norden durchzieht, darf unter keinen Umständen vernachlässigt werden. Die dadurch herbeigeführten Schäden werden bald so groß, daß ihre Beseitigung schier unmöglich ist.

Wie steht es nun mit der Weichselschiffahrt unter der neuen polnischen Regierung? Die beiden Jahre 1920 und 1921 haben den Güterverkehr fast zum Stillstande gebracht, weil für die Regelung des Fahrwassers bis Thorn nichts, absolut nichts geschehen ist. In erster Linie hat fast jede Holzbeförderung auf der Weichsel aufgehört, die ehedem den Strom bis Danzig belebte. Zugegeben muß werden, daß an dem Rückgange des Verkehrs auch der ungemein trockene Sommer 1921 beigetragen hat; aber es erscheint doch befremdlich, daß das Holz heute fast ausschließlich auf der Eisenbahn befördert wird. Wie läßt sich diese Tatsache erklären?

Sonst werden so viele neue Wasserstraßen angelegt, und hier liegt eine uralte Wasserstraße fast ganz brach.

Über die Weichselschiffahrt im Jahre 1921 liegen zu Beginn des neuen Jahres deutsche und polnische Berichte vor, die insofern übereinstimmen, als die Schiffahrt sehr ungünstig dargestellt wird. So heißt es z. B. in der Gazetta i Dziennik Gdanski", daß Polen, welches aus der Kreuzungslinie der Verkehrswege liege, nicht jene Verkehrseinrichtungen habe, die es haben müßte. Vor allem sei die Flußschiffahrt unzureichend. Weil das wirtschaftliche Leben sich dauernd entwickele, müsse sie besonders organisiert werden. Die polnische Staatsschiffahrt müsse aufgehoben werden, da sie dauernd Fehlbeträge aufweise und eine Ausbreitung der privaten Initiative verhindere.

Im vorigen milden Winter ging die schwache Eisdecke bereits im Januar auf, und die Gewässer blieben fortan offen. Das Frühjahrshochwasser erreichte eine recht niedrige Höhe, so daß auch die Schiffahrt frühzeitig eröffnet werden konnte. Der Mangel an Gütern begünstigte sie indessen nicht. In Danzig kamen indessen im Winter reichliche Güter über See an, deren Unterbringung reichliche Beschäftigung gab. Die hauptsächlich aus Amerika kommenden Güter wurden indessen meist auf der Eisenbahn weiter nach Polen befördert. Erst spät erschienen die Schleppzüge im Danziger Hafen, und diese Tatsache läßt sich aus zweierlei Gründen erklären: einmal aus der ungenügend vorhandenen Dampfkraft (Kohlenmangel), dann aus den niedrigen Eisenbahnfrachten, so daß die Schiffahrt in keinen erfolgreichen Wettbewerb eintreten konnte. Die polnische Regierung wird also entweder die Eisenbahntarife erhöhen oder die Schiffsfrachten ermäßigen müssen, um eine vernünftige Weichselschiffahrt zu ermöglichen. Alle einsichtigen Volkswirte treten übrigens schon längere Zeit für Aufhebung der staatlichen Weichselschiffahrt ein.

Als im Mai größere Getreidebeförderungen in die Weichselstädte Graudenz, Schwetz, Thorn, Bromberg und weiter bis Nakel einsetzten, schien sich die Hoffnung der Weichselschiffer zu beleben; allein bald verhinderte der niedere Wasserstand jeden lohnenden Schiffsverkehr. Die seichten Stellen bei Culm nötigten zu Ableichterungen und längeren Verkehrsstockungen. Stromab wurden vorwiegend Schnittholzer und Eisenbahnschwellen verladen; auch ansehnliche Torfmengen aus der Nakeler Gegend kamen nach Danzig. Was nun die polnische Regierung auf einmal zu strengen Ausfuhrverboten veranlaßte, soll nicht untersucht werden. Sie lähmten naturgemäß die Weichselschiffahrt, die seitdem nicht mehr in Gang gekommen ist. Störend war auch die Verordnung der polnischen Regierung, daß deutsche Schiffe nicht die Netze befahren durften. Die im Juni begonnenen Verhandlungen zwischen dem deutschen und polnischen Regierungskommissar für Flußschiffahrt hatten den Erfolg, daß die Netzesperre aufgehoben wurde. Die in Danzig und Königsberg liegenden westdeutschen Fahrzeuge gingen nur weichselaufwärts, vielfach sogar leer, weil es in Danzig an Gütern fehlte.

Die Netzesperre hat die Weichselschiffahrt schwer beeinträchtigt, und ihre Aufhebung erfolgte erst so spät, daß der dadurch herbeigeführte Schaden nicht mehr wettgemacht werden konnte.

Aus alledem kann man dem Urteile der Weichselschiffer zustimmen, daß das Jahr 1921 seit erdenklichen Zeiten für die Weichselschiffahrt das schlechteste gewesen sei. Der niedrige Wasserstand, der rapide Sturz des polnischen Markwertes der Mangel an Gütern zur Einfuhr, die Ausfuhrverbote und die Netzesperre seit 1919 rechtfertigen die bitteren Klagen, und die Weichselschiffer sehen auch für 1922 keine wesentlich günstigeren Verhältnisse voraus.

H. M.

Richtigstellung

Von dem Geschäftsführer des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt erhalten wir folgende Zuschrift mit der Bitte um Veröffentlichung:

„In der Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Heft 1 des Jahrgangs 1922, Seite 7, Ziffer 5, hat folgender Satz zu einer mißverständlichen Auffassung geführt:

„Aus Billigkeitsgründen will das Reich den Gewinn des in Betracht kommenden Geschäfts von 50 bis 60 Millionen Mark der durch die Schiffsabgabe selbst schwer betroffenen Binnenschiffahrt in möglichst großem Umfange zuführen."

Es ist die Auffassung entstanden, daß der Verdienst aus der Überführung der Neubauten von den Werften zum Ablieferungsplatz 50 bis 60 Millionen Mark betragen würde. Diese Auffassung ist naturgemäß gänzlich irrig. Es ist lediglich gemeint gewesen, daß nach vorläufiger Schätzung die Überführungskosten 50 bis 60 Millionen Mark betragen würden und daß ein etwa hieraus entspringender Verdienst, der im übrigen noch sehr zweifelhaft ist, den Binnenschiffahrttreibenden, denen ihre Schiffe fortgenommen sind, zugute kommen soll."

Die Schriftleitung.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Liegegeld und Schadenersatzansprüche des Frachtführers im Binnenschiffahrtsrecht.

Für die Lade-, Lösch- und Ueberliegezeit im Binnenschifffahrtsfrachtverkehr sind die Bestimmungen der §§ 27 ff des Binnenschiffahrtsgesetzes maßgebend, die teils allgemeine Vorschriften geben, teils eine Unterscheidung dahingehend treffen, ob das Schiff im ganzen und als solches verfrachtet ist — sogenannter Vollchartervertrag — oder ob nur ein verhältnismäßiger Teil des Schiffes verfrachtet ist — Teilchartervertrag, bezw. ob der Frachtvertrag Stückgüter in bestimmtem Gewicht zum Gegenstande hat — sogenannter Stückgütervertrag.

Liegt ein Vollchartervertrag vor, so kommt die Bestimmung des § 27 B. Sch. G. zur Anwendung, gemäß welcher der Frachtführer das vercharterte Schiff zur Einnahme der Ladung an den von dem Absender ihm angewiesenen Platz hinzulegen hat. Erfolgt die Anweisung nicht rechtzeitig, oder gestatten die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der erteilten Anweisung nicht, so kann der Frachtführer, falls der Absender auf die Aufforderung nicht unverzüglich einen geeigneten Ladeplatz bezeichnet, an einem ortsüblichen Ladeplatz anlegen. Er hat bei der Wahl des Ladeplatzes das Interesse des Absenders tunlichst zu berücksichtigen. (Absatz 2). Die Verladung an verschiedenen Ladeplätzen des Abgangsortes vorzunehmen ist der Frachtführer nur verpflichtet, wenn dies besonders vereinbart ist. Er hat in diesem Falle Anspruch auf Ersatz der entstehenden Mehrkosten. Die Dauer der Ladezeit wird durch die übernommene Verpflichtung nicht berührt. (Absatz 3).

Liegt ein Teilchartervertrag oder ein Stückgütervertrag vor, so steht das Recht zur Anweisung des Ladeplatzes an den Frachtführer dem Absender nicht zu. In diesen Fällen greift nämlich die Bestimmung des § 40 B. Sch. G. Platz, gemäß welchem der Frachtführer bei derartigen Frachtverträgen das Schiff an einem der ortsüblichen Ladeplätze anzulegen hat; das Wahlrecht unter mehreren ortsüblichen Ladeplätzen steht hier dem Frachtführer zu. Ist durch Vereinbarung dem Absender das Recht zur Anweisung des Ladeplatzes eingeräumt, eine derartige ausdrückliche Vereinbarung ist zur Begründung dieses Rechtes des Absenders hier erforderlich —, so gilt das oben bezüglich des Vollchartervertrages Gesagte nunmehr auch hier (vgl. oben Absatz 2 und Absatz 3).

Sobald der Frachtführer zur Einnahme der Ladung bereit ist, hat er dies dem Absender anzuzeigen. Diese Pflicht des Frachtführers zur Anzeige seiner Ladebereitschaft gilt sowohl bei dem Vollchartervertrag wie auch bei dem Teilchartervertrag, sowie auch bei dem Stückgütervertrag bei Stückgütern im Ge-

wichte von 10 000 kg (10 t) oder mehr. Handelt es sich dagegen um einen Frachtvertrag über Stückgüter (Stückgütervertrag) im Gewichte von weniger als 10 000 kg (also weniger als 10 t), so kommt hier die besondere Bestimmung des § 39 B. Sch. G. zur Anwendung. Bei einem derartigen Stückgütervertrage von weniger als 10 t muß nämlich nach dieser Bestimmung der Absender auf die Aufforderung des Frachtführers ohne Verzug die Lieferung bewirken. Erfolgt die Lieferung nicht unverzüglich, so ist der Frachtführer hier nicht verpflichtet, auf die Lieferung der Güter zu warten, und kann, wenn er ohne dieselben die Reise antritt, die Hälfte der bedungenen Fracht als Entschädigung beanspruchen. Der Frachtführer, welcher den bezeichneten Anspruch auf die Fracht gegen den säumigen Absender geltend machen will, ist bei Verlust des Anspruches verpflichtet, dies dem Absender vor Antritt der Reise kundzugeben. Weigert sich der Absender, den Zeitpunkt des Empfanges dieser Kundgebung zu bescheinigen, so ist der Frachtführer befugt, auf Kosten des Absenders eine öffentliche Urkunde darüber errichten zu lassen. Vor Antritt der Reise kann der Absender von dem Vertrage überhaupt unter der Verpflichtung zurücktreten, dem Frachtführer ein Drittel der bedungenen Fracht als Entschädigung zu zahlen. Die Wiederausladung der Stückgüter kann hier der Absender nicht verlangen, wenn dieselbe eine Verzögerung der Reise zur Folge haben oder eine Umladung oder Umstauung nötig machen würde, es sei denn, daß zugleich die Genehmigung aller übrigen Absender beigebracht und auch das Schiff durch die Wiederausladung nicht gefährdet wird. Außerdem ist der Absender verpflichtet, die Mehrkosten und den Schaden zu ersetzen, welche durch die Wiederausladung entstehen. (§ 39 in Verbindung mit § 38 B. Sch. G.).

Die Anzeige des Frachtführers bei einem Vollcharter-, Teilcharter- oder Stückgütervertrag von 10 t oder mehr hat gemäß § 28 B. Sch. G. an einem Werktage vor dem Schlusse der ortsüblichen Geschäftsstunden zu erfolgen. Eine spätere oder an einem Sonntage oder allgemeinen Feiertage erfolgte Anzeige gilt als am nächsten Werktage erfolgt. Weigert sich der Absender, den Zeitpunkt des Empfanges der Anzeige zu bescheinigen, so ist der Frachtführer befugt, auf Kosten des Absenders eine öffentliche Urkunde darüber errichten zu lassen. Mit dem auf diese Anzeige der Ladebereitschaft folgenden Tage beginnt nunmehr gleichmäßig bei diesen bezeichneten Verträgen die Ladezeit.

Die Dauer der Ladezeit selbst gestaltet sich jedoch wiederum verschieden, je nachdem es sich um einen Vollchartervertrag oder um einen Teilchartervertrag bzw. einen Stückgütervertrag von 10 t oder mehr handelt.

Liegt ein Vollchartervertrag vor, so beträgt die Ladezeit bei Ladungen bis zu 30 000 kg (30 t) zwei Tage, bis zu 50 000 kg (50 t) drei Tage, bis zu 100 000 kg (100 t) vier Tage und so fort in Stufen von 50 000 kg (50 t) je einen Tag mehr für jede höhere Stufe bis zu Ladungen von 500 000 kg (500 t); von da ab steigt die Ladezeit für je 100 000 kg (100 t) um je einen Tag. Bei Ladungen von 1 000 000 kg (1000 t) beträgt die Ladezeit achtzehn Tage. (29 B. Sch. G.).

Liegt ein Teilchartervertrag oder ein Stückgütervertrag über Stückgüter von 10 000 kg (10 t) oder mehr vor, so beträgt dagegen die Ladezeit für den einzelnen Absender bei einer von ihm zu liefernden Ladung bis zu 50 000 kg (50 t) einen Tag, bis zu 100 000 kg (100 t) zwei Tage und so fort in Stufen von 50 000 kg (50 t) je einen Tag mehr für jede höhere Stufe bis zu Ladungen von 500 000 kg (500 t); von da ab steigt die Ladezeit für je 100 000 kg (100 t) um je einen Tag; bei Ladungen über 1 000 000 kg (1000 t) beträgt hier die Ladezeit sechzehn Tage. (§ 38 B. Sch. G.).

Bei der Berechnung der bezeichneten Tage kommen (in beiden Fällen gleichmäßig) auch diejenigen Tage in Ansatz, an welchen der Absender, wenngleich ohne sein Verschulden, an der Lieferung der Ladung verhindert ist. Nicht in Ansatz kommen Sonntage und allgemeine Feiertage sowie die Tage, an welchen durch zufällige Umstände, insbesondere durch Hochwasser oder Eisgefahr, die Verladung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Gütern auf das Schiff verhindert ist. Das gilt jedoch nur insoweit, als nicht durch besondere Vereinbarungen zwischen Frachtführer und Absender oder Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde ein anderes bestimmt ist.

Bei Ueberschreitungen der oben bezeichneten Ladezeiten ist ebenfalls zwischen Vollchartervertrag einerseits und Teilchartervertrag sowie Stückgütervertrag von 10 t oder mehr andererseits zu unterscheiden.

Wenn der Absender bei einem Vollchartervertrag die Ladung nicht so zeitig liefert, daß die Beladung innerhalb der obigen Ladezeit (§ 29 B. Sch. G.) vollendet werden kann, so gebührt gemäß § 30 B. Sch. G. dem Frachtführer Liegegeld für jeden Tag, um welchen in Folge dessen die Ladezeit überschritten wird. (Für Tage, an denen die Schiffahrt geschlossen ist, kann kein Liegegeld beansprucht werden.) Das gilt auch für die sogenannte Ueberliegezeit, die dann vorliegt, wenn bedungen (vereinbart) ist, daß der Frachtführer nach Ablauf obiger Ladezeit noch länger auf die Ladung warten soll. (An sich — also m. a. W. bei Nichtvereinbarung einer derartigen Ueberliegezeit, die stets einer ausdrücklichen Vereinbarung zwischen Absender und Frachtführer im Frachtvertrage bedarf — ist nämlich der Frachtführer nach Ablauf der Ladezeit nicht verpflichtet, noch länger auf die Lieferung der Ladung zu warten, vgl. § 33 B. Sch. G.). Liegegeld kann also hier von dem Frachtführer einmal beansprucht werden für die Ueberschreitung der obigen Ladezeit, ferner für jeden Tage der etwa vereinbarten Ueberliegezeit. Diese Ueberliegezeit beginnt naturgemäß mit dem Ablaufe der (oben bezeichneten) Ladezeit. Auf die Dauer und Berechnung dieser (vertraglichen) Ueberliegezeit finden die obigen Grundsätze über die Ladezeit bei dem Vollchartervertrag (§ 29 Abs. 2—4 B. Sch. G.) mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ueberliegezeit in Ermangelung einer besonderen Vereinbarung — auch über deren Dauer — höchstens eine Woche beträgt. Liegt also m. a. W. eine besondere Vereinbarung über die Dauer der vertraglich vereinbarten Ueberliegezeit vor, z. B. 5 oder 15 Tage, so ist diese Vereinbarung der Parteien schlechthin maßgebend, so daß also in den Beispielen die Ueberliegezeit 5 oder 15 Tage, beginnend von dem Ablauf der gesetzlichen Ladezeit an, beträgt (hierbei kommen selbstverständlich gemäß dem oben Gesagten auch diejenigen Tage in Ansatz, an welchen der Absender, wenn auch ohne sein Verschulden, an der Lieferung der Ladung verhindert ist, nicht in Ansatz Sonntage und allgemeine Feiertage sowie die Tage, an welchen durch zufällige Umstände, insbesondere durch Hochwasser oder Eisgefahr, die Verladung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Gütern auf das Schiff verhindert ist, es sei denn, daß eine anderweitige ausdrückliche Vertragsvereinbarung oder eine spezielle Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde vorliegt). Liegt zwar eine vertragliche Vereinbarung über Ueberliegezeit an sich, aber keine ausdrückliche Vereinbarung auch über die Dauer der Ueberliegezeit zwischen Frachtführer und Absender vor, so beträgt die Dauer der Ueberliegezeit eben gemäß § 31 Absatz 2 B. Sch. G. höchstens eine Woche. Mit dieser einen Woche ist nicht eine Kalenderwoche gemeint, sondern sieben brauchbare Ladetage. Demgemäß beträgt die Ueberliegezeit bei Ladungen bis zu 30 t 2 Tage, bis zu 50 t 3 Tage, bis zu 100 t 4 Tage, bis zu 150 t 5 Tage, bis zu 200 t 6 Tage und über 200 t (d. h. also von 201 t ab) 7 Tage. Liegt also keine vertragliche Vereinbarung über die Dauer der (an sich vertraglich vereinbarten) Ueberliegezeit vor, so besteht für Ladungen über 200 t stets nur eine Ueberliegezeit von sieben Tagen, also z. B. für Ladungen von 201 t oder von 300 t; bei einer Ladung von 100 t beträgt die Ueberliegezeit dagegen nach obiger Staffelung nur 4 Tage Selbstverständlich kann die Vereinbarung eines bloßen Liegegeldsatzes rechtlich nicht als Vereinbarung einer Ueberliegezeit behandelt und aufgefaßt werden, vielmehr muß in dem Frachtvertrage ausdrücklich das Bestehen einer Ueberliegezeit vereinbart werden bezw. vereinbart werden, daß der Frachtführer nach Ablauf der Ladezeit noch länger auf die Ladung warten solle.

Liegt ein Teilchartervertrag oder ein Stückgütervertrag über Stückgüter im Gewicht von 10 000 kg (10 t) oder mehr vor, so gilt das in dem vorigen Absatz Gesagte entsprechend, mit der einzigen Aenderung, daß hier eine Verpflichtung zur Entrichtung von Liegegeld in keinem Falle vor dem Ablaufe von drei Tagen seit dem Zeitpunkte eintritt, mit welchem die Ladezeit einem der Absender gegenüber zuerst zu laufen begonnen hat; der Frachtführer ist indessen nicht berechtigt, von mehreren Absendern gleichzeitig für denselben Tag das Liegegeld mehrfach zu beanspruchen (§ 38 Ziffer 1 Satz 2 B. Sch. G.). In der Begründung wird hierzu folgendes ausgeführt (S. 69 ff.):

> „Für das hier bestimmte Gebiet der Teilverfrachtung erhebt sich die Frage, wie sich die Berechnung der Ladezeit mit Rücksicht auf das Vorhandensein einer Mehrheit von Absendern gestaltet. Während in dem Falle, wenn mehrere Personen gemeinschaftlich den Frachtvertrag über das Schiff im Ganzen geschlossen haben, die Ladezeit sich nach der Gesamtladung bestimmt und folgeweise als einheitliche Frist gelten muß, über deren Benutzung sich die mehreren Absender untereinander zu verständigen haben, kann davon bei der Teilverfrachtung keine Rede sein. Denn hier tritt jeder einzelne Absender dem Frachtführer selbständig gegenüber, und für eine Gesamtfrist fehlt es in diesem Falle, da die mehreren Absender unter einander in keiner Beziehung stehen, an den nötigen Voraussetzungen. Die Dauer der Ladezeit kann sich hier vielmehr für jeden Absender nur nach der Menge der von ihm zu verladenden Güter bestimmen, und die Frist wird auch für jeden Einzelnen und durch die ihm gegenüber von dem Frachtführer abgegebene Erklärung der Ladebereitschaft in Lauf gesetzt. Es bestehen demnach so viele Ladefristen, als Absender vorhanden sind."

Demgemäß besteht für jeden Teilverfrachter bei dem Teilchartervertrag und dem bezeichneten Stückgütervertrag eine gesonderte Ladezeit, für die im Vergleich zu der Ladezeit des Vollchartervertrages nur die Besonderheit gilt, daß hier Liegegeld

nicht bereits mit dem ersten, sondern erst mit dem Ablauf von drei Tagen seit dem Zeitpunkte zu entrichten ist, mit welchem die Ladezeit einem der Absender gegenüber zu laufen begonnen hat. Bemerkenswert ist hierbei jedoch, daß der Frachtführer nicht berechtigt ist, von mehreren Absendern gleichzeitig für denselben Tag das Liegegeld mehrfach zu beanspruchen. Beginnt z. B. der Lauf der Ladezeit der mehreren Teilverfrachter gleichzeitig, so kann der Frachtführer von dem vierten Tage der überschrittenen Ladezeit an für diesen vierten Tag das Liegegeld nicht von den mehreren Verfrachtern mehrmals, sondern nur einmal verlangen, wobei die Verfrachter für diese einheitliche Schuld aber nach der Begründung dem Frachtführer als Gesamtschuldner haften; der Frachtführer kann also von jedem der Absender das ganze fällige Liegegeld verlangen und der zahlende Absender hat dann gegen die anderen Absender (die ebenfalls an sich zahlungspflichtig sind) einen Ausgleichungsanspruch entsprechend der auf jeden Absender entfallenden Teilquote des Liegegeldes.

Die Höhe des Liegegeldes wird in erster Linie durch die vertragsmäßige Festsetzung, falls eine vertragliche Vereinbarung zwischen Frachtführer und Absender im Frachtvertrage vorliegt, in Ermangelung einer derartigen vertragsmäßigen Festsetzung durch Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde bestimmt. In Ermangelung einer vertragsmäßigen Festsetzung oder Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde beträgt das Liegegeld für jeden Tag bei Schiffen von einer Tragfähigkeit bis zu 50 000 kg (50 t) 12 Mark, bis zu 100 000 kg (100 t) 15 Mark und so fort in Stufen von 50 000 kg (50 t) je drei Mark mehr für jede höhere Stufe. Ueber die Tragfähigkeit des Schiffes entscheidet der Inhalt des Schiffsbriefes. Jeder angebrochene Tag wird als voller Tag gerechnet. (§ 32 B. Sch. G. Selbstverständlich entsprechen die in dieser Bestimmung angegebenen Markbeträge in keiner Weise mehr der jetzigen Valuta und wird daher von dem Gericht in Streitfällen eine dem Markkurse entsprechende Umrechnung zu erfolgen haben, falls nicht, wie regelmäßig, eine vertragsmäßige Festsetzung des Satzes des Liegegeldes bezw. eine entsprechende Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde vorliegt.)

Gemäß § 33 B. Sch. G. ist nach Ablauf der Ladezeit oder der etwa vereinbarten Ueberliegezeit der Frachtführer nicht verpflichtet, noch länger auf die Lieferung der Ladung zu warten. Er muß jedoch seinen Willen, nicht länger zu warten, bei Ladungen bis zu 10 t spätestens einen Werktag, bis zu 50 t spätestens zwei Werktage und über 50 t drei Werktage vor Ablauf der Ladezeit oder der Ueberliegezeit dem Absender erklären. Ist dieses nicht geschehen, so läuft die Wartezeit nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist und seit dem Tage, an dem sie erfolgt ist, die vorstehend bezeichneten Fristen verstrichen sind. Diese Erklärung des Frachtführers hat an einem Werktage vor dem Schlusse der ortsüblichen Geschäftsstunden zu erfolgen. Eine spätere oder an einem Sonntage oder allgemeinen Feiertage erfolgte Anzeige gilt als am nächsten Werktage erfolgt. Weigert sich der Absender, den Zeitpunkt des Empfanges dieser Erklärung zu bescheinigen, so ist der Frachtführer befugt, auf Kosten des Absenders eine öffentliche Urkunde darüber errichten zu lassen. (§ 33 i. Verb. mit § 28 Abs. 2 u. 3 B. Sch. G.). In keinem Falle läuft jedoch die Wartezeit eher ab, bevor eine der Ladezeit gleichkommende Frist seit dem Tage, an welchem das Schiff den Ladeplatz erreicht hat, verstrichen ist. (§ 33 Abs. 2 B. Sch. G.).

Hat nun der Absender bis zu dem Ablaufe der letzterwähnten Wartezeit keine Ladung geliefert, so ist der Frachtführer an den Frachtvertrag nicht länger gebunden und befugt, von dem Absender ein Drittel der bedungenen Fracht als Entschädigung zu verlangen; das gilt nur bei dem Vollchartervertrag. Ein bereits begründeter Anspruch des Frachtführers auf Liegegeld bleibt daneben bestehen, so daß also m. a. W. der Frachtführer möglicherweise zwei Ansprüche gegen den Absender hat, einen Anspruch auf Liegegeld und einen Anspruch auf ein Drittel der Fracht als Entschädigung nach Ablauf jener Wartezeit. (§34 B. Sch. G.). Hat der Absender bis zum Ablaufe der Wartezeit die Ladung nur teilweise geliefert, so ist der Frachtführer befugt, — sofern nicht der Absender von dem Vertrage ganz zurücktritt (gemäß § 36 B. Sch. G. vgl. unten) — die Reise mit der unvollständigen Ladung anzutreten; auf Verlangen des Absenders muß der Frachtführer übrigens die Reise jederzeit auch ohne die volle Ladung antreten. In diesen beiden Fällen des Antrittes der Reise mit unvollständiger Ladung gebührt dem Frachtführer nicht allein die Fracht für die volle Ladung und das etwaige Liegegeld, sondern er ist auch berechtigt, soweit ihm durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit zu fordern. Außerdem sind dem Frachtführer in diesen beiden Fällen die Mehrkosten zu erstatten, die in Folge der Unvollständigkeit der Ladung ihm etwa erwachsen. (§ 35 B. Sch. G.). Vor Antritt der Reise kann aber andererseits der Absender gemäß § 36 B. Sch. G. von dem ganzen Vertrage zurücktreten (vgl. oben); tritt der Absender demgemäß von dem Vertrage zurück, so kann der Frachtführer außer dem etwa auch fälligen Liegegeld von dem Absender wiederum ein Drittel der bedungenen Fracht als Entschädigung verlangen (§ 36 Abs. 1 in Verb. mit § 34 B. Sch. G.). Macht der Absender von diesem Rücktrittsrecht (vor Antritt der Reise) Gebrauch, nachdem die Ladung geliefert ist, so muß er auch die Kosten der Verladung und Wiederausladung selbstverständlich tragen (§ 36 Abs. 2 B. Sch. G.). Der Frachtführer ist in diesem Falle verpflichtet, den Aufenthalt, welchen die Wiederausladung verursacht, sich gefallen zu lassen, selbst wenn dadurch die Ladezeit und eine etwa bedungene Ueberliegezeit überschritten wird, wogegen ihm Liegegeld für die Zeit nach Ablauf der Ladezeit und außerdem Ersatz des durch die Ueberschreitung der Lade- und Ueberliegezeit entstandenen Schadens gebührt, soweit der letztere den Betrag des Liegegeldes übersteigt. Der Frachtführer ist, wenn der Absender nach erklärtem Rücktritt die Wiederausladung über die Wartezeit hinaus verzögert, berechtigt, die Güter selbst auszuladen und dieselben in einem öffentlichen Lagerhause oder in anderer sicherer Weise zu hinterlegen (§ 36 B. Sch. G.). Nachdem die Reise angetreten ist, kann der Absender die Wiederausladung der Güter vor Ankunft derselben am Ablieferungsorte nur gegen Berichtigung der vollen Fracht sowie aller sonstigen Forderungen des Frachtführers und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge zur großen Haverei und der Bergungs- oder Hülfskosten, die auf den Gütern haften, fordern. Im Falle der Wiederausladung hat der Absender nicht nur die hierdurch entstandenen Mehrkosten, sondern auch den Schaden zu ersetzen, welcher aus dem durch die Wiederausladung verursachten Aufenthalt dem Frachtführer entsteht (§ 37 B. Sch. G.). Das in diesem Absatz Ausgeführte gilt zunächst nur bei dem Vollchartervertrag.

Bei dem Teilchartervertrag und dem Stückgütervertrag über Stückgüter im Gewicht von 10 t und mehr gelten auch hier einige Abweichungen (im übrigen dasselbe). Diese Abweichungen sind folgende: Der Frachtführer erhält, wenn der Absender bis zum Ablaufe der erwähnten Wartezeit keine Ladung liefert, hier auf sein Verlangen als Entschädigung nicht bloß ein Drittel, sondern die Hälfte der bedungenen Fracht als Entschädigung; dasselbe gilt auch dann (also Anspruch auf die Hälfte der bedungenen Fracht), wenn der Absender vor Antritt der Reise von dem Vertrage zurücktritt, es sei denn, daß (in beiden Fällen übereinstimmende Regelung) sämtliche Absender keine Ladung liefern oder zurücktreten. Wenn nämlich sämtliche Absender keine Ladung liefern oder zurücktreten, so tritt wegen Identität der Sachlage — hier die oben erwähnte Regelung des Vollchartervertrages — ein und dem Frachtführer gebührt dann als Entschädigung eben nur ein Drittel der bedungenen Fracht als Entschädigung, nicht die Hälfte letzterer. Im übrigen bleibt bei diesem Teilcharter- und Stückgütervertrag der Anspruch des Frachtführers auf Liegegeld nebenher selbstverständlich bestehen (s. oben über die Abweichung hier, daß hier erst noch drei Tage verstrichen sein müssen). Der Frachtführer hat somit auch bei diesen Verträgen möglicherweise zwei selbständige Ansprüche gegen den Absender bzw. gegen die Absender, einen Anspruch auf Liegegeld und einen Anspruch auf die Hälfte der bedungenen Fracht (bzw. nur auf ein Drittel, wenn sämtliche Absender nicht liefern oder wenn sämtliche Absender zurücktreten vor Antritt der Reise). Schließlich kann der einzelne Absender bei diesem Teilcharter- oder Stückgütervertrag in der bezeichneten Menge im Falle des Rücktrittes vor Antritt der Reise oder überhaupt nach Antritt der Reise die Wiederausladung seiner Güter nicht verlangen, wenn dieselbe eine Verzögerung der Reise zur Folge haben oder eine Umladung oder Umstauung nötig machen würde, es sei denn, daß zugleich die Genehmigung aller übrigen Absender beigebracht und auch das Schiff durch die Wiederausladung nicht gefährdet wird. Außerdem ist der Absender hier verpflichtet, die Mehrkosten und den Schaden zu ersetzen, welcher durch die Wiederausladung entstehen. (§ 38 B. Sch. G.).

Hat schließlich der Frachtvertrag Stückgüter im Gewicht von weniger als 10 000 kg (10 t) zum Gegenstande, so greift die bereits oben erwähnte gesetzliche Regelung des § 39 B. Sch. G. ein. Der Absender muß hier auf Aufforderung des Frachtführers ohne Verzug die Lieferung der Güter bewirken. Erfolgt die Lieferung nicht unverzüglich, so ist der Frachtführer nicht verpflichtet, auf die Lieferung der Güter zu warten, und kann, wenn er ohne dieselben die Reise antritt, die Hälfte der bedungenen Fracht als Entschädigung verlangen. Der Frachtführer, welcher den bezeichneten Anspruch auf die Fracht gegen den säumigen Absender geltend machen will, ist bei Verlust des Anspruches verpflichtet, dies dem Absender vor Antritt der Reise kundzugeben (ev. bei Weigerung der Bescheinigung Errichtung einer öffentlichen Urkunde hierüber seitens des Frachtführers). Das Rücktrittsrecht des Absenders sowie dessen etwaiges Recht, die Wiederausladung der Güter zu verlangen, ist hierfür dasselbe wie bei dem vorerwähnten Teilcharter- und Stückgütervertrag von mehr als 10 t (vgl. vorigen Absatz).

Ist das Schiff an seinem Bestimmungsorte angekommen, so tritt nunmehr die gesetzliche Regelung über die Löschbereitschaft, Löschzeit, Ueberliegezeit und das Liegegeld der Be-

stimmungen der §§ 47 ff. B. Sch. G. ein. Hier gelten zwar im allgemeinen die vorerwähnten Grundsätze, jedoch zeigen sich andererseits auch bemerkenswerte Abweichungen, die hier der Uebersichtlichkeit wegen sofort hervorgehoben werden sollen.

Uebereinstimmend mit dem Vorgesagten ist die Regelung über die Pflicht des Frachtführers zur Anzeige seiner Löschbereitschaft und des Beginnes der Löschzeit. Hier hat nur naturgemäß diese Anzeige des Frachtführers nicht an den Absender, sondern an den in dem Frachtvertrag (bzw. Frachtbrief, bzw. Binnenkonossement) bezeichneten Empfänger der Güter zu erfolgen. Ist der Empfänger an dem Bestimmungsorte der Güter nicht zu ermitteln so hat der Frachtführer die Anzeige der Löschbereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise vorzunehmen (§ 47 B. Sch. G.).

Bezüglich der Dauer der Löschzeit ist auch hier ein Unterschied zwischen Vollchartervertrag einerseits, Teilchartervertrag und Stückgütervertrag über Güter im Gewicht von 10 000 kg oder mehr andererseits und schließlich Stückgütervertrag von weniger als 10 t zu treffen.

Bei dem Vollchartervertrag berechnet sich die Dauer der Löschzeit in gleicher Weise wie die Ladezeit bei dem Vollchartervertrag (siehe oben, nämlich gemäß § 29 Abs. 2, B. Sch. G., also bis 30 t 2 Tage, bis 50 t 3 Tage, bis 100 t 4 Tage usw.).

Bei dem Teilchartervertrag und dem Stückgütervertrag über Güter im Gewicht von 10 t oder mehr beträgt die Löschzeit für den einzelnen Empfänger bei einer von ihm abzunehmenden Ladung bis zu 50 000 kg (50 t) einen Tag, bis zu 100 000 kg (100 t) 2 Tage und so fort, in Stufen von 50 000 kg je einen Tag mehr für jede höhere Stufe bis zu Ladungen von 500 000 kg; bei Ladungen über 1 000 000 kg (1000 t) beträgt die Löschzeit 16 Tage. (Über die Behandlung des Stückgütervertrages im Gewicht von Gütern von weniger als 10 t vergl. unten.)

Die Höhe des Liegegeldes ist hier dieselbe wie die bei Überschreitung der Ladezeit. Hier besteht aber im übrigen eine bemerkenswerte Abweichung. Außer dem Liegegeld kann nämlich gemäß § 49 Abs. 2 B. Sch. G. der Frachtführer hier auch den Ersatz eines höheren Schadens verlangen, welcher ihm durch die Überschreitung der Löschzeit erwächst. Für die Entstehung eines derartigen weiteren Schadens ist aber der Frachtführer beweispflichtig, sowie insbesondere dafür, daß ihm sein angeblicher Schaden gerade aus der Überschreitung der Löschzeit erwachsen ist. (Beweis des ursächlichen Zusammenhanges.)

Für die Ueberliegezeit gilt das gleiche, wie oben bei der Ladezeit hierüber ausgeführt wurde. Für jeden Tag der Überliegezeit gebührt demnach auch hier dem Frachtführer (bei dem Vollchartervertrag sofort, bei dem Teilcharter- und Stückgütervertrag erst nach Ablauf weiterer 3 Tage, vergl. unten) Liegegeld. Auch hier gilt eine Abweichung von dem oben Gesagten insofern, als der Frachtführer außerdem noch den Ersatz eines das Liegegeld überschreitenden Schadens verlangen kann, jedoch lediglich wegen Überschreitung der (vertraglich vereinbarten) Überliegezeit (§ 50 Abs. 1 Satz 2 B. Sch. G.). Auch hier ist der Frachtführer für das Entstehen dieses seines Schadens sowie dafür beweispflichtig, daß ihm dieser Schaden aus der Überschreitung der (vertraglich vereinbarten) Überliegezeit entstanden ist. Auch hier beginnt die Überliegezeit mit dem Ablauf der Löschzeit, sie beträgt auch hier in Ermangelung einer besonderen Vereinbarung höchstens eine Woche (vergl. hierzu oben). Bei dem Teilchartervertrag und dem Stückgütervertrag über Güter im Gewicht von 10 t und mehr gilt hier das gleiche mit der einzigen Besonderheit, daß eine Verpflichtung zur Entrichtung von Liegegeld oder zum Schadenersatz in keinem Falle vor Ablauf von drei Tagen seit dem Zeitpunkt eintritt, mit welchem die Löschzeit einem der Empfänger gegenüber zu laufen begonnen hat. Der Frachtführer ist indessen auch hier nicht berechtigt, von mehreren Empfängern gleichzeitig für denselben Tag das Liegegeld mehrfach zu beanspruchen. (§ 53 B. Sch. G.)

Nach Ablauf der Löschzeit oder der etwa vereinbarten Überliegezeit ist der Frachtführer nicht verpflichtet, auf die Löschung noch länger zu warten. Er muß jedoch diesen seinen Willen, nicht länger zu warten, bei Ladungen bis zu 10 t spätestens einen Werktag, bis zu 50 t spätestens zwei Werktage und über 50 t spätestens drei Werktage vor Ablauf der Löschzeit oder der Überliegezeit dem Empfänger erklären. Ist dies nicht geschehen, so läuft die Wartezeit nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist, und seit dem Tage, an dem sie erfolgt ist, die vorstehend bezeichneten Fristen verstrichen sind. (Für die Erklärung des Frachtführers gilt das gleiche wie bezüglich der Anzeige von seiner Löschbereitschaft an den Empfänger, (siehe oben § 51 und 47 B. Sch. G.), Im übrigen läuft aber diese Wartezeit in keinem Falle eher ab, bevor eine der Löschzeit gleichkommende Frist seit dem Tage, an welchem das Schiff den Löschplatz erreicht hat, verstrichen ist. (§ 51 B. Sch. G.)

Nach dem Ablauf dieser Wartezeit kommt naturgemäß nicht mehr das Recht des Frachtführers auf Lossagung von dem Vertrage und auf Forderung einer quotenmäßigen Frachtentschädigung in Frage, wie oben bei der Wartefrist der Ladezeit; denn der Frachtvertrag ist ja nunmehr an sich richtig erfüllt worden. Die Regelung hierbei ergibt sich vielmehr nunmehr aus § 52 B. Sch. G., der folgendes festsetzt: Nach Ablauf der Wartezeit ist der Frachtführer berechtigt, die Löschung selbst vorzunehmen und die Güter in einem öffentlichen Lagerhause oder in anderer sicherer Weise zu hinterlegen. Ist der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme oder ergibt sich ein sonstiges Ablieferungshindernis, so hat der Frachtführer den Absender unverzüglich hiervon in Kenntnis zu setzen und dessen Anweisung einzuholen. Ist dies den Umständen nach nicht tunlich oder ist der Absender mit der Erteilung der Anweisung säumig oder die Anweisung nicht ausführbar, so kann der Frachtführer die Löschung selbst vornehmen und die Güter in einem öffentlichen Lagerhause oder in anderer sicherer Weise hinterlegen. Er kann, falls das Gut dem Verderben ausgesetzt und Gefahr im Verzuge ist, das Gut auch gemäß dem § 373 Absatz 2—4 des Handelsgesetzbuches verkaufen lassen. Von der Hinterlegung und dem Verkauf des Gutes hat der Frachtführer den Absender und den Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen; im Falle der Unterlassung ist er zum Schadenersatz verpflichtet. Ist der Empfänger nicht zu ermitteln, so hat die Benachrichtigung von der Hinterlegung durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu erfolgen; im übrigen dürfen die Benachrichtigungen unterbleiben, soweit sie untunlich sind. (§ 52 B. Sch. G.).

Handelt es sich schließlich um einen Stückgütervertrag über Stückgüter im Gewicht von weniger als 10 000 kg (10 t), so greift die besondere Bestimmung des § 54 B. Sch. G. platz. Hiernach muß der Empfänger auf die Aufforderung des Frachtführers ohne Verzug die Abnahme der Güter bewirken. Für diese Aufforderung des Frachtführers und die etwaige Hinterlegung des Gutes gilt dasselbe wie bei dem Vollchartervertrag (s. oben). Hier hat der Frachtführer für Tage, um welche durch die Säumnis des Empfängers oder durch das Hinterlegungsverfahren die Frist, binnen welcher das Schiff würde entlöscht worden sein, überschritten ist, Anspruch auf Liegegeld, unbeschadet des Rechtes, einen höheren Schaden geltend zu machen. (§ 54 Absatz 3 B. Sch. G.). Unter der „Frist, binnen welcher das Schiff gelöscht sein würde" im Sinne dieser Bestimmung ist der Zeitraum zu verstehen, innerhalb welchem im Normalfalle sämtliche Güter hätten gelöscht werden können; dieser Zeitraum ist im Streitfalle von dem Gericht durch Sachverständige feststellen zu lassen. Für jeden Tag, der nach Ablauf dieser Frist verstrichen ist, gebührt dem Frachtführer Liegegeld in vereinbarter oder gesetzlicher Höhe, unbeschadet seines weiteren Rechtes, einen höheren Schaden geltend zu machen, falls er die Entstehung eines solchen weiteren Schadens infolge der Ueberschreitung jener Frist in schlüssiger Weise nachweisen kann. Zahlungspflichtig ist hier jeder säumige Empfänger.

Schuldner des Liegegeldes ist grundsätzlich der Absender auch hier, und zwar solange, als die Güter noch nicht an den Empfänger zur Ablieferung gelangt sind. Hat der Empfänger dagegen die Güter ganz oder auch nur zum Teil angenommen, so tritt er damit in den Frachtvertrag als (zweiter) Zahlungspflichtiger ein und der Frachtführer kann nunmehr auch von dem Empfänger Liegegeld und eventuell Schadenersatz (siehe oben) verlangen, soweit derartige Ansprüche seinerseits entstanden sind. Außer dem Gut muß dem Empfänger von dem Frachtführer auch der Frachtbrief oder der Ladeschein übergeben worden sein (§§ 435, 436 H. G. B.).

Dr. Werneburg,
Rechtsanwalt, Berlin-Schöneberg.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Annahme der Tariferhöhung im Bezirkseisenbahnrat Berlin. Der Bezirkseisenbahnrat für die Eisenbahndirektionen Berlin, Stettin und Berlin-Osten trat am 5. Januar unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten Wulf im großen Sitzungssaale des Potsdamer Bahnhofs zu einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Gegenstand der Verhandlung waren die Erhöhung der Gütertarife um 30 v. H., die für den ersten Februar d. J. beabsichtigt ist; ferner Vorschläge für eine organische Einarbeitung der sämtlichen seit dem 1. Dezember 1920 festgesetzten Zuschläge in die Tarife sowie die Aufhebung der Liste a und des Verzeichnisses II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes I. D. — Es wurden zwar von verschiedenen Seiten, so besonders von Vertretern der Landwirtschaft, erhebliche Bedenken gegen die Vorlage geltend gemacht, auch wurde von allen Seiten darauf hingewiesen, daß die geplante Tariferhöhung eine weitere starke Belastung des wirtschaftlichen Lebens herbeiführen muß. Trotzdem erkannten die anwesenden Vertreter

des Betriebs-Eisenbahnrates an, daß die Eisenbahnverwaltung sich in einer Zwangslage befindet, die nur auf dem angestrebten Wege der Tariferhöhung beseitigt werden könne. Demgemäß wurde die Vorlage nach längerer Verhandlung in der von der Eisenbahnverwaltung vorgeschlagenen Form angenommen. Sonderwünsche, die sich auf eine Schonung gewisser Güterarten beziehen, werden von der Eisenbahnverwaltung besonders verfolgt werden.

Zum Acht-tundentag. Über den Beschluß der Washingtoner internationalen Arbeiterkonferenz, der ohne Mitwirkung deutscher Vertreter zustande gekommen ist, aber von dem deutschen Reichswirtschaftsrat der Regierung zur Rati'izierung empfohlen wird, äußert sich die „New-Jersey-Post" u. a. in nachstehenden, sehr beachtenswerten Ausführungen:

„Den Kernpunkt der in Washington gefaßten Beschlüsse bildet der Achtstundentag. Eine der merkwürdigsten Erscheinungen der Zeit nach dem Kriege ist die sofortige Einführung des achtstündigen Arbeitstages in Deutschland, wo man sich eigentlich erst mit dem Gedanken hätte befreunden sollen, daß nur dauernde angestrengte Arbeit auf allen Gebieten das Land aus seiner ungemein schwierigen Lage retten könnte. Es zeugt nicht gerade von großem wirtschaftlichen Verständnis der deutschen Arbeiterschaft, daß sie alsbald versuchte, ihre Arbeitszeit gesetzlich zu beschränken, wo sie noch gar nicht wußte, wie sich die weitere wirtschaftliche Entwicklung ziehen würde. Nun konnte man freilich meinen, die in Washington gefaßten Beschlüsse würden die Festigung der bereits eingeführten Arbeitszeit in Deutschland fördern. Dazu war aber doch Vorbedingung, daß zunächst diejenigen Staaten alle diese Beschlüsse ratifizierten und den Achtstundentag einführten, die für das Zustandekommen der Beschlüsse verantwortlich sind. Daß aber in jenen Ländern tieferes und besonderes Verständnis für die heutigen ökonomischen Verhältnisse in der ganzen Welt vorhanden ist, zeigt der Umstand, daß sich ohne sonderliche Gegnerschaft der eignen Arbeiterbevölkerung die Vereinigten Staaten in erster Linie an die Washingtoner Beschlüsse gar nicht gekehrt haben, und daß die anderen Länder, vor allen Dingen England und Indien, für Vorbehalte Sorge getroffen haben, die eigentlich die Washingtoner Beschlüsse für ihre Arbeiterschaft illusorisch machen. Trotz dieser Vorbehalte hat England es weder für sich noch für Indien bisher für nötig befunden, zu ratifizieren. Soweit wir uns zu unterrichten in der Lage waren, hat bisher überhaupt nur ein einziges Land (bis jetzt 3) durch seinen gesetzgeberischen Akt sich als durch die Washingtoner Beschlüsse gebunden erklärt, nämlich — Griechenland! Bei allen anderen Ländern, insbesondere in den Vereinigten Staaten, ist die Washingtoner Konferenz in das Meer der Vergessenheit gesunken, wie so viele andere Internationale Konferenzen, die schließlich keinen anderen Zweck hatten, als schöne Redeübungen vorzunehmen. Die einzige tatsächliche Errungenschaft, die übrig geblieben ist, besteht in der Errichtung eines internationalen Arbeitsamtes, das irgendwo, vielleicht im Haag, ein bescheidenes Dasein mit der Aufstellung von Statistiken fristet."

Gegen die Ratifizierung der Washingtoner Beschlüsse. Während bisher nur in der Rechtspresse mehr oder weniger eindringliche Warnungen vor einer Ratifizierung an die Regierung gerichtet wurden, ergibt die Beobachtung der allgemeinen Presse nunmehr die Feststellung, daß auch Teile der sozialdemokratischen Presse in der Frage des Achtstundentages eine von ihrer bisherigen abweichende Stellung einnehmen. Während die radikalen Blätter sich bitter über die Vermehrung der Angriffe gegen den Achtstundentag beklagen und die schleunige Ratifizierung der Washingtoner Beschlüsse über die Arbeitszeit fordern, nehmen andere sozialdemokratische Blätter einen hiervon stark abweichenden Standpunkt ein. Sie warnen dringend vor Übereilung in dieser Frage und betonen dabei, daß bisher „kein für uns in Betracht kommender Staat die Ratifizierung vorgenommen hat". Wenn Blätter, wie die „Freie Presse", in Elberfeld-Barmen, „Rheinische Zeitung" in Köln, „Königsberger Volkszeitung" usw. lebhafte Bedenken gegen die in Washington vorgesehene Regelung der Arbeitszeit äußern, so ist ohne weiteres anzunehmen, daß hierdurch die Abweichung eines Teils der sozialdemokratischen Partei von der bisher ängstlich gehüteten Errungenschaft der Revolution gekennzeichnet ist. Die genannten Zeitungen begründen ihre Bedenken ganz richtig damit, daß die Annahme der Washingtoner Beschlüsse unserer wirtschaftlichen Entwicklung einen weiteren Knebel anlegen würde. Zum Beispiel schreibt die Elberfeld-Barmener „Freie Presse" am 4. 11. 1921:

„Die Ratifizierung würde uns auf 11 Jahre binden und darüber, ob das Übereinkommen wirklich durchgeführt ist, würde ein vom Völkerbund eingesetzter internationaler Gerichtshof zu befinden haben. Unsere gesamten Arbeitsverhältnisse würden demnach unter die Kontrolle des Völkerbundes gestellt werden, und zwar auf die Dauer von 11 Jahren. Zu der politischen und wirtschaftlichen Kontrolle, unter der wir uns seit dem Versailler Frieden schon befinden, unter der wir stöhnend das harte Los der Geschlagenen tragen müssen, käme die Kontrolle unseres ganzen Wirtschaftslebens. Was das bedeutet, kann sich jeder an den fünf Fingern abzählen, und wer noch einen Augenblick an die Gerechtigkeit und Loyalität des Völkerbundes geglaubt hat, braucht sich nur die Entscheidung über Oberschlesien vor Augen zu halten, die Hunderttausende deutscher Arbeiter unter das polnische Joch zwingt. Nun stelle man sich vor, daß eine kleine Übertretung des Washingtoner Übereinkommens — dazu gehört auch eine Abänderung der auf Grund der Übereinkunft erlassenen Gesetze — nach Artikel 418, 419 der Versailler Bestimmungen Zwangsmaßnahmen durch den Völkerbund zur Folge hat. Daß diese Drohung mit Zwangsmaßnahmen für uns nicht nur auf dem Papier steht, sondern daß sie auch in die Tat umgesetzt wird, kann nach unseren bisherigen Erfahrungen mit den Vertragsgegnern nicht zweifelhaft sein. Wenn wir die Beschlüsse von Washington noch so treu und ehrlich durchführen würden, — eines schönen Tages würden doch „Gründe" gefunden werden, die die Verhängung von Zwangsmaßnahmen zu „rechtfertigen" hätten. Es dürfte also doch wohl besser sein, wenn wir uns nicht selbst Fährlichkeiten aussetzen, die wir ohne weiteres dadurch vermeiden können, daß wir die Washingtoner Beschlüsse einfach nicht ratifizieren."

Trotz dieser auffallenden Stimmungswandlung würde es selbstverständlich verfrüht sein, bereits jetzt von einer durchgehenden Abkehr aller Kreise unserer Sozialdemokratie von dem revolutionären Dogma des Achtstundentages zu sprechen. Immerhin erscheint die Tatsache, daß überhaupt diese Frage auch in den Blättern der gekennzeichneten Richtung in dieser Weise besprochen wird, durchaus beachtenswert. Man kann nur hoffen, daß die Klärung der Ansichten recht bald weitere Fortschritte macht und sich auch gegen die zu erwartenden scharfen Angriffe aus ihrem eigenen Lager durchzusetzen weiß. Sollte diese Hoffnung sich bewahrheiten, so würde hierdurch die Arbeitnehmerschaft unserem gesamten Wirtschaftsleben und damit letzten Endes auch sich selbst einen wesentlichen Dienst erweisen.

Preisaufgaben zum Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin am 13. März 1923. Die Mitglieder des A. V. B. werden eingeladen, sich an der Bearbeitung der nachstehenden Schinkelarbeiten zu beteiligen. Entsprechend den Wettbewerbbestimmungen der Geschäftsordnung des A. V. B. § 44—52 sind die Arbeiten bis zum 1. November 1922 nachmittags 2 Uhr in der Geschäftsstelle des A. V. B., Berlin W 66, Wilhelmstraße 92/93 abzuliefern. Die Bedingungen für den Wettbewerb sind dieselben wie in den früheren Jahren. Sie sind in der Wochenschrift abgedruckt, können auch auf Anfordern von der Geschäftsstelle bezogen werden. Sie betreffen die verspätete Einlieferung, die Versendung durch die Post, die Größen der Zeichnungen und Mappen, Kennwort, eidesstattliche Versicherungen, Zugehörigkeit zum Verein, Anträge auf Erlaß der häuslichen Arbeit zur Staatsprüfung in Preußen, Hessen und Sachsen, Verkündung und Verteilung der Preise, Eigentum und Veröffentlichung der preisgekrönten Arbeiten, Studienreise der Preisträger, Reiseplan und Bericht.

Berlin, im Dezember 1921.

Der Vorstand des Architekten-Vereins zu Berlin.
Dorner.

Auf dem Gebiet des Wasserbaues.

Entwurf für einen Umbau des Humboldt-Hafens in Berlin.

In Berlin hat sich das Bedürfnis herausgestellt, im Inneren der Stadt eine zentrale Hafenanlage für den Umschlag und die Lagerungen von zu Wasser ankommenden Stückgütern zu schaffen, und es soll zu diesem Zweck das Gelände des Humboldt-Hafens mit möglichst umfangreichen Lagerhäusern und zeitgemäßen, leistungsfähigen Lösch- und Ladeeinrichtungen ausgestattet werden, wobei es nicht erforderlich ist, auf die vorhandenen baulichen Anlagen Rücksicht zu nehmen. Auch die Form des Hafens kann, falls es sich als notwendig erweisen sollte, geändert werden, doch muß dabei die Stadtbahnüberführung in jedem Falle unberührt bleiben. Um die Abfuhr der Stückgüter nicht nur mit Fuhrwerk, sondern auch mit der Eisenbahn zu ermöglichen, ist ein möglichst günstiger Eisenbahnanschluß an den Lehrter Güterbahnhof in Aussicht zu nehmen; hierbei können die Schuppenanlagen auf dem Bahnhofgelände verlegt oder erforderlichenfalls auch beseitigt werden. Als Notbehelf in besonderen Fällen soll auch eine Eisenbahnverbindung nach dem an der Moltke-Brücke gelegenen Packhofe geschaffen werden. Endlich muß auch die Wasserverbindung zwischen der Spree und dem Humboldt-Hafen wesentlich verbessert werden, da die zu beiden Seiten der Spree-Alsenbrücke vorhandenen, der Schiffahrt dienenden Durchfahrten unter dem Straßenzuge des Friedrich-Carl-Ufers zu eng und zu wenig übersichtlich angelegt sind, so daß sie leicht zu Schiffs-Zusammenstößen Anlaß geben können. Es ist daher eine neue Brückenanlage anzustreben, welche die Ein- und Ausfahrt von 1000 t Schiffen nach und von dem Hafen

in durchaus bequemer und übersichtlicher Weise gestattet. Eine Veränderung oder Verlegung der vorhandenen Spree-Alsenbrücke ist dabei nicht ausgeschlossen, jedoch muß sich das Bauwerk dem vornehmen Charakter der Gegend anpassen. Unter Hinweis auf die, den Hafen und seine Umgebung darstellenden drei Lage- und Höhenpläne, welche in der Geschäftsstelle zu beziehen sind, ist ein Entwurf für die geplante Umgestaltung des Humboldthafens und seiner Zugänglichkeit von der Spree aufzustellen. Die Wasserstände der Spree sind in den Plänen angegeben; der Baugrund besteht aus tragfähigem Sandboden. Verlangt werden: 1. Die Eintragung der Neuanlagen in roter Farbe in den vorhandenen Lageplan 1 : 1000. — 2. Längenprofile der Eisenbahnanschlüsse und der Straßenzüge, welche eine Aenderung erfahren. — 3. Schnitte durch den Hafen und die Neuanlagen im Maßstabe 1 : 100. — 4. Der Entwurf für ein Lagerhaus zur Abfertigung und Lagerung von Stückgütern. — 5. Der Entwurf für die Hafeneinfahrt an der Spree und die damit verbundenen Neu- und Umbauten. — 6. Ein möglichst kurz zu fassender, aber erschöpfender Erläuterungsbericht, der die Zweckmäßigkeit der gewählten Anlagen und Konstruktionen sowie die Leistungsfähigkeit der geplanten Hafenbauten nachweist. — 7. Eine statische Berechnung der wichtigsten Bauteile der Bauten zu 4 und 5.

Aus der Zeitschrift für Architekten und Bauingenieure v. 29. 12. 21. (Im Auszug.)

Die Binnenschiffahrt auf der Mitteldeutschen Ausstellung. Der Plan der Wiederaufbauausstellung 1922 sieht unter anderem eine Abteilung „Verkehrswesen" vor, die das größte Interesse aller einschlägigen Kreise gefunden hat. In dieser Abteilung sollen alle Verkehrsfaktoren, das Eisenbahn- und Straßenbahnwesen, die Post und Telegraphie, der Kraft- und Luftverkehr in die Erscheinung treten und der Zusammenhang der einzelnen Zweige gezeigt werden.

Die Darstellung der Binnenschiffahrt in diesem Rahmen, deren Vorarbeiten bereits rüstig fortgeschritten sind, verspricht ein Glanzpunkt der Ausstellung zu werden.

Keinem andern Zweige des Verkehrswesens steht eine so große Zukunft bevor wie der Binnenschiffahrt. Sie ist eine der wichtigsten Faktoren, die uns für die nächste Zukunft den Wiederaufbau unseres Verkehrs- und Erwerbslebens ermöglichen werden. Die deutsche Binnenschiffahrt ist aber auch die Zubringerin für die großen überseeischen Schiffahrtslinien des Personen- und Frachtenverkehrs und als solche das wichtigste Moment für die Wiederaufnahme des eigentlichen deutschen Überseeverkehrs.

Durch die tatkräftigste Unterstützung der zuständigen Stellen ist die Garantie gegeben, daß auf der Miama ein umfassender Überblick sowohl über die gesamten Wasserstraßen ganz Deutschlands, als auch über die neuesten technischen Errungenschaften auf dem Gebiete der Betriebsmittel gegeben wird. Alle größeren Kanal- und Schiffahrtsvereine Nord- und Süddeutschlands beschicken die Ausstellung in hervorragendem Umfange. Auch die Beteiligung der einschlägigen Industrie ist äußerst zufriedenstellend.

Zahlreiche Modelle an Schiffen und Dampfern, die zum Teil in großen Bassins im Betriebe vorgeführt werden, werden die Ausstellung besonders interessant für den Besucher machen. Der Fachmann wird sich über alle Neuerungen ausgiebig orientieren können, sowohl an Hand des reichen Anschauungsmaterials als auch durch eine Reihe von Vorträgen, für die bereits hervorragende Fachleute ihre Mitwirkung zugesagt haben. Auch große Films würden der Ausstellungsleitung zur Verfügung gestellt. An Hand des lebenden Bildes wird ein genauer Überblick über den Bau der Wasserstraßen, der Talsperren und Schleusen und den Verkehr auf denselben gegeben werden.

Zur Organisation dieser Abteilung haben sich der Ausstellungsleitung die namhaftesten Persönlichkeiten auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt zur Verfügung gestellt. Der Arbeitsausschuß dieser Gruppe, dem die hervorragendsten Fachleute angehören, wird dafür Sorge tragen, daß die Binnenschiffahrt auf der Miama in Magdeburg, der alten Schiffahrtsstadt, zeigt, welch wichtiger Faktor sie in unserem deutschen Wirtschaftskörper ist.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Kurze Chronik der Kanalschiffahrt auf den westdeutschen Kanälen im Jahre 1921. Das Jahr 1921 brachte der Schiffahrt auf den westdeutschen Kanälen einen besseren Verkehr als die beiden Vorjahre. Nach dem Kriege hatte das Jahr 1921 bisher den größten Güterumschlag. Der Verkehr konnte in dem Jahr nicht gleichmäßig zur Entwicklung kommen. Die beiden Hauptgüter, welche über die Kanäle befördert werden — Eisenerz in der Einfuhr und Kohlen in der Ausfuhr —, standen nicht immer in der gewünschten Menge zur Verfügung. Zuweilen waren die Massengüter in solcher Höhe vorhanden, daß sich ein Kahnraummangel vorübergehend einstellte, bald nachher waren nur so geringe Mengen Erz zur Einfuhr und Kohlen zur Ausfuhr vorhanden, daß sich an der See und im Industriebezirk leere Kähne, die auf Ladung warteten, in größerer Menge ansammelten. Gegen Ende des Jahres 1920 wurde der Schiffsbetrieb durch eine früh einsetzende Frostsperre unterbrochen, deren Folgen sich auch noch zu Beginn 1921 zeigten. Kaum war der Durchgangsverkehr wieder eröffnet, so erlitt er schon wieder eine Störung durch die Schleusensperre zu Münster vom 4.—10. Januar. Der gesamte Verkehr mußte durch die alte Schleuse geleitet werden. Wenn die Bauverwaltung auch durch Einführung von Tag- und Nachtbetrieb bemüht war, den Verkehr nach Möglichkeit voll aufrecht zu halten, so war dies bei der ziemlich lebhaften Güterein- und ausfuhr doch nicht immer angängig. Es wäre im Interesse der Schiffahrt und der Industrie, wenn derartige Arbeiten möglichst in verkehrsarmer Zeit oder in Frostsperren ausgeführt werden könnten. — Die im Januar herrschenden starken Weststürme trieben auf der Strecke Münster-Bergeshövede das Wasser des Dortmund-Ems-Kanals so ab, daß der Wasserstand um 30 cm geringer und eine volle Beladung der Schiffe auf 2 m Tiefgang für die Zeit ausgeschlossen war. — Mit dem Eintritt des besseren Rheinwasserstandes setzte eine lebhaftere Kohlenverladung zum Westen ein, die ungünstig auf den Kohlenversand in östlicher Richtung, namentlich im Nahverkehr, wirkte. Die Folgen zeigten sich bald in der von Woche zu Woche zunehmenden Kahnansammlung vor Schleuse 7. Der Wasserstand der Weser besserte sich nach reichlichen Regenfällen, so daß das Leichtern der Schiffe im Abstieghafen wegfallen konnte. Erst im Februar wurde der Kohlenversand zum Osten etwas besser. Die Schiffahrttreibenden, die Kohlen in westlicher Richtung verfrachteten, klagten über die zu ausgedehnte Wartezeit der leeren Kähne vor Schleuse 1 und über die lange Schleppdauer von Schleuse 1 nach den Zechenhäfen. Die Ursachen erblickte man in dem Mangel einer 2. Schleuse bei I und in dem Schleppermangel. — Gegen Ende Februar besserte sich die Kohlenzuteilung für den Ortsverkehr, so daß die Leerraum-Ansammlung vor Schleuse 7 allmählich weiter zurückging. Dieses Schauspiel hat sich im Laufe des Jahres öfter wiederholt. Es trat auch zuweilen das Gegenteil an Schleuse 7 ein, daß die mit Kohlen beladenen Kähne längere Zeit wegen Mangel an Schleppkraft auf Abschleppen warten mußten. Durch das Eingreifen der Reederei-Schlepper wurde die unangenehme Störung des Schiffsbetriebs beseitigt. Diese Fälle haben fast immer wieder gezeigt, daß das Monopol mit seiner als Staatsbetrieb ihm eigenen etwas schwerfälligen Arbeitsweise nicht die Elastizität aufbringen kann, die zur Bewältigung derartiger Verkehrswellen erforderlich ist. Nachdem seit dem Novemberstreik 1920 in der Lohnbewegung eine kurze Zeit Ruhe geherrscht hatte, setzte sie durch die Tarifkündigung zum 1. April wieder ein. Die ersten Verhandlungen führten zu keinem Ergebnis, auch der Schlichtungsausschuß brachte keine Entscheidung, erst neue Verhandlungen führten eine Verständigung herbei. Am 1. April ging die Verwaltung des staatlichen Schleppamts aus der preußischen Verwaltung in die Verwaltung der Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums über. Im Frühjahr setzte ein Teilstreik unter den Bergleuten ein, der nicht weiter um sich griff und dadurch nur geringen Einfluß auf die Kohlenförderung und die Abnahme des Kohlenversandes hatte. Die Verkehrslage war um diese Zeit ungünstig; die Schiffsansammlung vor Schleuse 7 wurde noch durch die Rheinkähne, die infolge des ungünstigen Wasserstandes keine Beschäftigung auf dem Rhein fanden, vermehrt. Mit Anfang Mai besserte sich vorübergehend die Gütereinfuhr an Erz und Getreide. — Auf dem Rhein-Weser-Kanal wurden ab 13. Mai die Abgaben für Kali zum Düngen um 50 Prozent und für Erz um 60 Prozent herabgesetzt.

Der Ende Mai mit einwöchiger Dauer einsetzende Streik der Monopol-Heizer und -Maschinisten konnte den wenig lebhaften Verkehr kaum ungünstig beeinflussen. Der englische Bergarbeiterstreik gab Veranlassung, die meisten Kohlen nach dem Westen zu verfrachten, so daß für das eigene Vaterland, namentlich für den Osten, nur wenig zur Verfrachtung über die Kanäle übrig blieb. Die Leeransammlung vor Schleuse 7 stieg bald auf 300 und mehr Schiffe, die auf Ladung warteten. Mit dem 2. Halbjahr trat wieder einmal eine geringe Besserung ein, die zum Teil durch die Ausfuhr von Schienen für Rußland veranlaßt wurde. Im Hochsommer machte sich die anhaltende Trockenheit im Kanalgebiet so stark fühlbar, daß den Schiffahrttreibenden die Schiffsbeladung nur für 1,80 m empfohlen wurde. Der Schifferstreik auf dem Rhein brachte eine kurze Vermehrung der Kohlenausfuhr zum Osten. — Eine neue Lohnbewegung der Arbeitnehmer wurde durch Schiedsspruch geschlichtet; ab 1. August wurde eine 10prozentige Lohnerhöhung und dem technischen Personal eine besondere Sommerzulage von 20 Mk. bewilligt. Die Einschränkung des Tiefgangs auf 1,85 m für die Strecke Münster-Bergeshövede infolge Arbeiten am Ems-Weser-Kanal war ein neues anhaltendes Verkehrshindernis für die Erzeinfuhr und Kohlenausfuhr. Vom 27. bis 29. September fand seit langer Zeit eine Weserbereisung statt, bei der die Wünsche der Interessenten entgegengenommen wurden. — Das Schleppmonopol entließ im September einen Teil der gecharterten Privatdampfer wegen Nichtanerkennung von Bedingungen. Der Verkehr wurde nur in der ersten Zeit durch den Mangel an Schleppkraft etwas ungünstig beeinflußt. Das Schleppamt hatte nach kurzer Zeit

gleichwertigen Ersatz gefunden. Eine neue Lohnbewegung der Arbeitnehmer endigt mit einer Verständigung zwischen beiden Parteien. Das letzte Vierteljahr brachte teilweise eine befriedigende Ein- und Ausfuhr. Es hatte unter den heftigen Stürmen von See zu leiden, die ein rechtzeitiges Eintreffen der Seedampfer verhinderten und dadurch das Disponieren über die Kanalkähne erschwerten. Den Schiffen von 33 m Länge und 6,3 m Breite wurde gestattet, auf 2 m Tiefgang zu laden beim Befahren der Strecke Münster-Bergeshövede und umgekehrt. Die vor Eintritt der Frostsperre, die Ende November begann und fast 4 Wochen anhielt, einsetzende neue Lohnbewegung führte zu einer erneuten Einigung. Die anhaltende allgemeine Geldentwertung brachte neben den Lohnerhöhungen eine bedeutende Steigerung der Kohlen- und Materialpreise, sowie eine Erhöhung der Schlepplöhne, Kanal- und Hafenabgaben, die zum Teil am 1. Januar 1922 in Kraft treten. Wie die Schiffahrttreibenden diese Mehrausgaben durch Erhöhung der Schiffsfrachten, die durch den Wettbewerb der Eisenbahn begrenzt ist, einholen wollen, ist noch nicht zu erkennen. Das eine steht fest, wenn unsere Kanal- und Binnenschiffahrt nicht dem vollständigen Ruin entgegengeführt werden soll, müssen die Verfrachtungsverhältnisse der Eisenbahn und Schiffahrt andere werden. Wie sich das neue Jahr entwickeln wird, läßt sich bei den unsicheren politischen Verhältnissen nicht übersehen.

Bericht der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel über die Lage der Rheinschiffahrt im Monat Dezember 1921. Der im letzten Drittel des Monats November eingetretene und von Tag zu Tag an Strenge zunehmende Frost mußte notwendigerweise Treibeis im Rhein zur Folge haben. Das Treibeis nahm zu Anfang des Monats Dezember innerhalb weniger Tage derart an Stärke zu, daß es ohne Gefährdung von Booten und Schiffen nicht mehr ratsam war, die Fahrten noch aufrecht zu erhalten. Zahlreiche Fahrzeuge, die fahrfertig abgeladen waren, kamen nicht mehr auf Strom, um ihre Reise anzutreten, sondern warteten in den Häfen die Entwicklung der Witterung ab; andere auf der Fahrt befindliche Schiffe suchten bereits Schutz in den Häfen oder warteten auf der Strecke vor den Mündungen geeigneter Schutz bietender Häfen, um sich gegebenenfalls rasch darin bergen zu können. Amtlich wurde denn auch von der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen vom 6. Dezember, mittags 12 Uhr, ab die Schiffahrt auf der Rheinstrecke von Rheinhausen bis Walsum als geschlossen erklärt.

Unmittelbar nach dieser Erklärung schlug jedoch die Witterung um; es trat Tauwetter ein, das Eis verschwand aus dem Rhein, und alsbald konnte die Fahrt auf dem Rhein wieder aufgenommen werden. Der ersehnte Wasserzuwachs aber blieb aus. Die Wasserverhältnisse blieben deshalb die denkbar ungünstigsten, so daß bis heute der Verkehr nur mit einzelnen, besonders flottgehenden Booten in bescheidenem Umfange wieder aufgenommen bezw. unterhalten werden konnte.

Wenn in den letzten Tagen hier und da im Niederschlagsgebiet des Rheins etwas Regen gefallen ist, so war dieser doch bei weitem nicht ausgiebig genug, um den Wasserstand merklich zu bessern und einen lebhafteren Schiffahrtsverkehr zu bewirken; der kann erst von einem wesentlich höheren und stabilen Wasserstand erhofft werden, wozu indessen z. Zt. noch gar keine Aussichten vorhanden sind.

Der Wasserstand des Rheins ist auch im Monat Dezember weiter zurückgegangen. Der Cauber Pegel zeigte am 1. Dezember noch 0,75 m, ging bis zum 12. Dezember unaufhaltsam bis auf 0,58 m zurück, um von da ab bis zum 15. Dezember wieder auf 0,70 m anzusteigen. Bis zum 21. Dezember trat abermals ein Fallen bis auf 0,57 m ein, das durch ein erneutes Ansteigen bis auf 0,74 m am 26. Dezember abgelöst wurde. Von da ab ging der Wasserstand bis zum Monatsende bis auf 0,65 m zurück, ein Wasserstand, der nach wie vor die Ausnutzung der größeren Fahrzeuge nur mit einem Drittel ihrer Tragfähigkeit zuläßt. Nur wenig flottgehende Raddampfer waren in der Lage, bis Mannheim durchzufahren.

Die Kohlenzufuhren nach den Ruhrhäfen, die während des Frostes ganz eingestellt waren, bewegten sich infolge der sehr geringen Beförderungsmöglichkeiten — die Schiffe können bei dem derzeitigen Wasserstand nicht einmal mehr ¼ ihrer Ladefähigkeit mitnehmen — in sehr bescheidenem Rahmen. Die Kipperleistungen, die in der Zeit vom 1.—6. durchschnittlich noch rund 8000 t täglich betrugen, gingen am 7.—9. durchschnittlich bis auf 560 t täglich zurück, um dann wieder bis auf rund 18 000 t täglich zum Monatsende anzusteigen.

Leerraum stand im Dezember stets genügend zur Verfügung, zu Anfang mehr, zu Ende weniger. Von 70 000 t zum Monatsanfang stieg er auf 145 000 t am 13. Dezember, um von da ab ständig bis auf 25 000 t zum Monatsende zu fallen.

Die Schleppkraft war infolge des Kleinwassers sehr rar.

Frachten wurden wegen der ungünstigen Verhältnisse an der Schifferbörse nur wenig notiert. Am 13., 21. und 22. Dezember wurde nach Mannheim 0,60 Mark Tagesmiete bei 25 Tagen Garantie notiert, in den letzten Tagen des Monats 1,— Mark. Der Schlepplohn war den ganzen Monat hindurch ziemlich fest. Sie erhöhten sich gegen den Vormonat um etwa 100 %. Sie stiegen von 45—55 Mark je t zu Monatsanfang auf 55—60 Mark je t zu Monatsende; Basis Ruhrort-Mannheim.

Die Zahl der nach dem Oberrhein abgeschleppten Kähne betrug vom 1.-27. Dezember insgesamt 298 mit 139526 t, das sind im Durchschnitt täglich 13 Kähne mit 10 740 t. Nach dem Main wurden abgeschleppt 6 Kähne mit 2 672 t.

Die Löhne der Schiffsmannschaften mußten ab 1. Dezember durchschnittlich um 40 % erhöht werden.

Das Verfrachtungsgeschäft für Getreide lag im Monat Dezember vollkommen darnieder. Der ungünstige Stand der Mark ließ nicht zu, daß irgendwelche Partien nach Deutschland eingeführt wurden. Zwar hat das Steigen der Mark einige Importeure ermutigt, Partien zu kaufen, die in diesen Tagen von Rotterdam abschleppen, es handelt sich aber um derart geringe Mengen, daß sie vorläufig zu keiner Besserung der Lage führen können. Bei weiterem Steigen des Markkurses wird mit einer stärkeren Getreideeinfuhr und entsprechend stärkeren Verfrachtungen zu rechnen sein.

Gemäß der ungünstigen Lage des Getreidefrachtgeschäftes war auch die Beschäftigung der Getreidespediteure im Berichtsmonat außerordentlich gering. Das Waggongeschäft wurde durch Sperren von und nach Duisburg und durch Waggonmangel zudem noch ungewöhnlich stark behindert, so daß große Schwierigkeit bestand, die Arbeiter zu beschäftigen und zu Kündigungen geschritten werden mußte.

Die Belastungen, die das Waggongeschäft durch die Tariferhöhungen bei der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen erleidet, müssen bedauerlicherweise wohl zur Verdrängung dieses ganzen Geschäftszweiges vom Duisburger Hafen führen. Für jeden Waggon, der im Bahnhof ohne Magazin-Nr. ankommt, rechnet die Güterabfertigung eine Umstellgebühr von 32,10 Mk., während sie dafür vor dem 1. Oktober 1,— Mk. gerechnet hat. Derart willkürliche Tariferhöhungen, verbunden mit einer Anwendung anderer erschwerenden Bestimmungen, haben dazu geführt, daß in den Handelskreisen vor dem Duisburger Hafen gewarnt wird.

Die übrigen Umschlagsbetriebe waren mit Ausnahme der Frosttage genügend beschäftigt. Die Hauptzufuhr bestand aus Erzen aus Rotterdam. Leider konnten auch wieder die Kranen im Innenhafen nicht ausgenutzt werden, da der niedrige Wasserstand ein Durchfahren der Marientor-Schleuse nicht zuließ. Die angeforderten offenen Wagen wurden gestellt.

Lohnbewegung in der westdeutschen Kanalschiffahrt. Am 24. November wurden in der westdeutschen Kanalschiffahrt Löhne festgesetzt, die grundsätzlich für Dezember und Januar Geltung haben sollten. Die Mark hatte gerade ihren höchsten Tiefstand erreicht und die Preise für alle Bedarfsartikel waren erheblich angezogen. Welchen Weg die Preisbildung nehmen würde, war nicht vorauszusehen. Um einem weiteren Verfall der Mark mit der Folge weiterer erheblicher Verteuerung der Lebenshaltungskosten Rechnung tragen zu können, wurde für diesen Fall eine Revision der Lohnsätze Ende Dezember für Januar vorgesehen. Im Vergleich zu dem Stande vom 24. November zeigen die Kleinhandelspreise für den wichtigsten Lebensbedarf nicht nur keine erhebliche Steigerung, sondern sind für verschiedene Artikel (Margarine, Schmalz), um bis zu 30 Prozent zurückgegangen. Trotzdem verlangen der Transportarbeiterverband und der Zentralverband der Maschinisten und Heizer eine Lohnerhöhung von 170 Mark für die Woche.

Die Verhandlungen hierüber mußten sich zerschlagen. Die Arbeitgeber, die es bisher an Bewilligungsfreudigkeit wirklich nicht haben fehlen lassen, konnten die Voraussetzung für die als Sicherheitsventil gedachte Revisionsklausel nicht als gegeben ansehen. Außerdem — und das ist das Entscheidende — kann die Kanalschiffahrt neue Belastungen nicht tragen. Am 1. Januar sind die erhöhten Kanalabgaben und Schlepplöhne in Kraft getreten, ohne daß eine Abwälzung auf die Verfrachter möglich wäre. Dazu kommt, daß erst am 1. Februar die neuen Eisenbahntarife in Kraft treten, die der Binnenschiffahrt ihren Wettbewerb mit der Eisenbahn um das Frachtgut etwas erleichtern werden.

Bei dieser Lage ist es wirklich nicht einzusehen, warum der 17jährige Matrose im Jahr 37 600 Mark bekommen muß, wozu noch 5—8000 Mark Wachgelder, Überstundenlöhne und dergl. hinzukommen.

Von den Ruhrtalsperren. Wie der Deutschen Allg. Ztg. vom 10. d. Mts. gemeldet wird, beginnt nach einer Periode sehr niedrigen Wasserstandes sich jetzt das 135 Millionen Kubikmeter fassende Staubecken der Möhnetalsperre, dessen Inhalt vor kurzem nur noch 7,5 Millionen Kubikmeter betrug, wieder zu füllen. An einem Tage belief sich die Zunahme allein auf 7 Millionen Kubikmeter. Die Stromerzeugung des an die Talsperre angeschlossenen Kraftwerkes ist wieder auf 5000 Kilowatt Tagesleistung gestiegen.

Da durch die große Trockenheit der letzten Woche die deutschen Wasserkraftwerke zum Teil eine recht erhebliche Verminderung der Stromerzeugung erfahren mußten, so ist nach obiger telegraphischer Meldung zu hoffen, daß der hierdurch vorübergehend verursachte Ausfall in der deutschen Energiewirtschaft, durch die unsere Kohlenbestände stark in Anspruch genommen werden mußten, nunmehr auch bei den übrigen Wasserkraftwerken bald behoben sein wird.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 4. Januar. Verkehr und Güterumschlag waren auf den westdeutschen Kanälen und auf dem Dortmund-Ems-Kanal in der Berichtswoche lebhaft. Es sind sowohl in Emden und Bremen als auch im Industriebezirk größere Mengen Güter zur Abfuhr vorhanden, doch fehlt es gegenwärtig noch überall an dem notwendigen Leerraum. Die während der Sperrzeit beladenen Kähne können nicht so schnell durchgeschleust und abgeschleppt werden, als es bei normalem Verkehr möglich ist. Ein Teil der beladenen Schiffe muß vor Schleuse 7 längere Zeit als sonst auf Abschleppen warten; die Ursache dürfte in dem Mangel an Schleppern zu suchen sein. Es warten an Schleuse 7 gegenwärtig noch etwa 50 Kähne auf Weiterfahrt. — In Emden sind 15 Dampfer mit schwedischem Erz eingegangen, die meist für den Eisenbahn- und Wassertransport gelöscht werden; über Lager kann nur noch wenig Erz gehen. Die ersten Kohlenschiffe, die bei Wiedereröffnung der Schiffahrt zur Nordsee abgefahren sind, haben inzwischen Emden erreicht und können mit Erz beladen wieder zum Industriebezirk zurückkehren. Ob der jetzt abgebrochene Teilstreik der Eisenbahner einen ungünstigen Einfluß auf Erzumschlag und Kohlenverladung hat, läßt sich noch nicht angeben. Die Gütereinfuhr von Emden in den Industriebezirk leidet ebenso wie die Ausfuhr zur See noch unter der Einschränkung der Ladetiefe für Schiffe von über 33 Meter Länge auf der Strecke Münster- Bergeshövede. Der Wunsch der Schiffahrttreibenden auf Beseitigung dieser Verkehrshemmung nach Wiederaufnahme des Schiffsbetriebes ist bis jetzt nicht erfüllt worden; hoffentlich bringen die gegenwärtigen Niederschläge der Lippe soviel Wasser, daß der Zufluß zum Dortmund-Ems-Kanal gehoben und der Tiefgang für Beladung auf den normalen Stand gebracht wird. Gegenwärtig behindern starke Weststürme die Schiffahrt durch das Abtreiben des Wassers zum Ems-Weser-Kanal. Der Mangel an Kahnraum würde durch Beseitigung des Betriebshindernisses zwischen Münster und Bergeshövede erheblich gemildert werden.

Die Kohlenverladung im Ruhrbezirk ist gegenwärtig gut und die Nachfrage nach Leerraum stark. Die in Kohlen- und Zechenhäfen eingehenden leeren Schiffe werden prompt beladen. Die Wagengestellung der Eisenbahn hat während des Teilstreiks der Eisenbahner sehr abgenommen. Die Zechen sind genötigt, einen Teil der Kohlenförderung auf Lager zu nehmen oder bei weiterem Wagen- und Kahnraummangel Feierschichten einzulegen. Da die ersten mit Erz beladenen Schiffe nach der Sperre im Industriebezirk eingegangen sind, dürfte der Mangel an Kahnraum nach und nach geringer werden. Der Verkehr auf der Weser hat sich infolge des besseren Wasserstandes ebenso wie die Verfrachtung von der Weser und aus dem Hannoverschen zum Industriebezirk etwas gehoben, doch läßt er im allgemeinen noch zu wünschen übrig.

Die Schiffahrttreibenden mußten sich vor Jahresschluß noch einmal mit der Lohnfrage beschäftigen. Die Arbeitnehmer hatten ab Januar 1922 neue, um etwa 30 Prozent höhere Lohnforderungen unter Begründung der wesentlich höheren Lebensunterhaltungskosten gestellt. Da die Arbeitgeber diesen Standpunkt nicht teilen konnten, lehnten sie diese neuen Forderungen ab. Die weitere Entwicklung der Dinge bleibt abzuwarten. Es ist eigenartig, daß die Arbeitnehmer der Rheinschiffahrt dieselben Forderungen erhoben haben, obwohl hier die Löhne für Dezember 1921 und Januar 1922 endgültig festgelegt waren.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund	5 (11)	6 (17)	11 (28)	2 (5)	1 (1)
Hamm i. W.	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)
Münster i. W.	23 (17)	13 (0)	36 (17)	23 (17)	0 (0)

Wanne-West:	Kohlenumschlag	16454 (25312)	t
Ost:	Umschlag auf Schiff	0 (930)	t
	Umschlag von Schiff		t
	Zufuhr von Eisenbahn	1374 (3241)	t
	Abfuhr zur Eisenbahn	765 (1002)	t
Unser Fritz:	Kohlenumschlag	2846 (6632)	t
Hafen Nordstern:	dto.	— (4790)	t

Schleuse Münster:

Südl. Richt.: — (—) Schleppzüge mit — (—) beladenen Kähnen mit — (—) t

Nördl. östl. Richt.: — (—) Schleppzüge mit — (—) beladenen Kähnen mit — (—) t

Dortmund, 4. Januar. Die letzte Woche des Jahres 1921 brachte den Häfen wenig Verkehr und Umschlag. Es machten sich die Folgen der fast vierwöchigen Frostsperre in Ein- und Ausfuhr und an den Umschlagsbetrieben noch stark bemerkbar. Mit der ersten Woche im neuen Jahre dürften sich die Verhältnisse zum Bessern wenden. Die nach Wiedereröffnung der Schiffahrt von Emden abgefahreren Erzschiffe werden in der laufenden Woche in größerer Zahl erwartet. Sie bringen den Häfen Verkehr und den Umschlagsbetrieben und der Hafenbahn Beschäftigung. In der Berichtswoche sind nur 2 (5) mit Weizen beladene Schiffe und 1 (1) leeres eingelaufen. Ausgefahren sind in derselben Zeit 1 (1) mit Blechen beladener Kahn und 3 (11) leere Schiffe, sowie 2 (5) Schleppdampfer. Der Jahresumschlag belief sich in 1921 auf 743 421 (508 474) To.; der Mehrumschlag stellt sich auf 234 947 To. oder rund 46 Prozent gegen 1920. Der Güterumschlag in den Monaten Januar und Dezember war infolge der Frostsperre gering.

Herne, 4. Januar. Die Kohlenverladung an den hiesigen Zechen hielt sich im Rahmen der Vorwoche. Mangel an Leerraum bestand nicht, während an den Zechen des Rhein-Herne-Kanals der Kahnraum zeitweise knapp war. Das Abschleppen der Kähne in Richtung Bergeshövede erlitt Mitte der Woche wegen Dampfermangel beim Schleppamt eine Unterbrechung; hervorgerufen durch den starken Weststurm, wodurch die hierherkommenden Leerschleppzüge aufgehalten wurden. Etwa 40 bis 50 Kähne warten noch auf Abschleppen bezw. Durchschleusen an Schleuse 7.

Wanne, 4. Januar. In der Berichtswoche ging der Kohlenumschlag wieder sehr erheblich zurück. Die Ursachen liegen darin, daß der Rheinwasserstand trotz des anhaltenden Regenwetters nicht zunimmt und daß die Schiffahrt durch den anhaltenden Sturm sehr beeinträchtigt wird, sowie auch darin, daß die Rheinreedereien wegen der geringen Fracht wenig Wert auf Kanalfahrt legen. Bestand an Kahnraum ist nicht vorhanden. Die Kohlenbestände in Kübelwagen sind so groß, daß die größten Kähne schon am Tage der Ankunft fertig geladen werden können. Der Umschlag erreichte nur 16 454 (25 312) To. Im Osthafen wurde nichts verladen. Die Zufuhr von der Reichseisenbahn betrug 1374 (3241) To., die Abfuhr 765 (1002)To.

Hafen Unser Fritz, 4. Januar. In der Berichtswoche wurden 2846 (6632) To. Kohlen umgeschlagen. Wegen mangelhafter Vorlage von Kähnen wurde die Umschlagstätigkeit erheblich beeinträchtigt.

Hafen Nordstern, 4. Januar. Der Hafenumschlag in der Woche vom 19.—24. Dezember 1921 betrug 4790 Tonnen.

Hafen Nordstern, 4. Januar. Der Hafenumschlag in der Woche vom 26.—31. Dezember 1921 betrug 4545 (4790) Tonnen. Die Vorlage von Kähnen in der Berichtswoche war mangelhaft.

Münster i. W., 4. Januar. Der Schiffseingang in der Zeit vom 23. 12. bis 31. 12. 1921 bestand in 23 beladenen Kähnen, die eine Gesamtladung von 5907 To. Kohlen, Weizen, Kartoffeln und Steinen brachten. Der Schiffsausgang bestand in der Zeit in 13 Kähnen. Die Kräne waren infolge der regen Kohlenanfuhr sämtlich vollauf beschäftigt, wogegen von den anderen Umschlagsvorrichtungen nur im Peters-Hafen ein Elevator einen Tag löschte.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Kanalverbindung zwischen dem Industriebezirk und Hamburg.

Die Pläne der wichtigen Kanalverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und den Hansestädten werden neuerdings auch in Hamburger Wirtschaftskreisen mit Nachdruck vertreten, wie aus den nachstehenden Ausführungen hervorgeht, die dem soeben erschienenen Bericht der Handelskammer Hamburg über das Jahr 1921 entnommen sind:

„Für Hamburg ist, nachdem die Mittellandkanalfrage zum Abschluß gebracht wurde, jetzt die nächste Aufgabe, für eine Verbindung mit dem rheinisch-westfälischen und dem mitteldeutschen Industriegebiet zu sorgen. Vom Senat ist zur Bearbeitung dieser Frage eine Kanalkommission gebildet worden, der die Handelskammer durch zwei Vertreter angehört. Für die Verbindung des Mittellandkanals mit Hamburg und damit Hamburgs mit dem westfälischen Industriegebiet sind eine Reihe von Plänen aufgestellt worden, von denen der sogenannte Hoyakanal oder die jüngste Fassung des Achimkanalplanes den hamburgischen Bedürfnissen am nächsten kommen. Um jedoch eine sorgfältige Durchprüfung aller Pläne zu ermöglichen, hat sich Hamburg mit Lübeck, Bremen, dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet unter Führung der Wasserwirtschaftlichen Gesellschaft in Hannover, die als eine neutrale Organisation angesehen werden darf, geeinigt, die sachverständige Ueberprüfung der verschiedenen Linien vornehmen zu lassen. Außer der möglichst geradlienigen Verbindung mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet ist für Hamburg eine Verbindung mit Hannover von großem Wert, da sich das dortige Industriegebiet immer stärker entwickelt, überdies ein solcher Kanal die Möglichkeit weiterer Verbindung nach dem Süden bieten würde. Die Handelskammer glaubt, daß die Oeffentlichkeit in Hamburg mehr als bisher ihr Interesse den Kanalfragen zuwenden muß, da Elbe und Eisenbahn allein als Zubringer des hamburgischen Verkehrs nicht genügen, um

dem Eigenhandel und dem Güterumschlag des Platzes das seiner Marktgröße entsprechende Hinterland zu sichern."

Fulda—Main-Kanal. Das Reichsverkehrsministerium hat seine Bereitwilligkeit erklärt, die Linienführung für den Fulda-Main-Kanalverein im Tale der Fulda, Kinzig und Sinn durch ein staatliches Vorarbeitsamt ausplanen zu lassen. Als Bedingung wird dem See—Fulda—Main-Kanalverein aufgegeben, zu den entstehenden Kosten drei Fünftel beizusteuern, während das Reich zwei Fünftel übernimmt. In Ausführung dieser Entscheidung des Reichsverkehrsministeriums müssen die Kommunalverbände zu den Kosten, welche für den Verein 500 000 Mark ausmachen, entsprechende Beiträge leisten.

Bremen, 4. Januar. Die Weser- und Kanalschiffahrt wurde mit dem 20. Dezember im vollen Umfange wieder aufgenommen. Infolge eingetretener Niederschläge hob sich der Weserwasserstand von 1,62 m am 20. Dezember auf 2,48 m am 31. Dezember am Mindener Pegel, so daß die Fahrwassertiefe für die Strecke Bremen-Minden etwa 1,85 m beträgt. Ladung wurde im Verkehr nach Weser-, Kanal- und Rheinplätzen fast gar nicht angeboten. Im Talverkehr vom Zechengebiet war die Nachfrage nach Kahnraum sehr rege. An den Zechen vorgelegte Kähne wurden durchschnittlich prompt abgefertigt; doch mangelt es besonders an Schleppkraft an Schleuse 7 in Herne.

Emden, 4. Januar. In der Zeit vom 25. bis 31. Dezember trafen hier 4 Dampfer mit zusammen zirka 13 000 To. Eisenerze aus Skandinavien ein. Diese Erze gingen teils auf Waggons, teils auf Lager. Ausgehend wurden 350 To. Eisen für Reval und 800 To. Eisen für Japan verladen. Es liegt augenblicklich wieder ein japanischer Dampfer — „Altei Maru" — hier, der einige 1000 To. Eisen für Japan laden soll. Durch das Unwetter der letzten Tage wurden die Entlöschungsarbeiten sehr erschwert, teilweise sogar unmöglich gemacht. — Die ersten Kanalschiffe sind vom Kohlenrevier eingetroffen und löschen ihre Ladungen. In der nächsten Woche dürfte mit wasserseitiger Abnahme der von See einkommenden Güter zu rechnen sein.

d) Elbe und Saale.

Die Elbschiffahrt im Jahre 1921. Über die Lage der Elbschiffahrt äußert sich der Bericht der Handelskammer Hamburg wie folgt: Die Niedrigwasserschwierigkeiten, die die vom Jahre 1904 und 1911 weit übertrafen, dauerten infolge des trockenen Wetters bis tief in den Herbst hinein. Diese Zustände haben die Wirtschaftlichkeit des Elbschiffahrtsunternehmungen stark beeinträchtigt. Die Hauptschuld ist, obgleich sich einzelne Unternehmungen gelegentlich nicht an die Vorschriften der Tauchtiefenkommissionen gehalten haben, der völlig unzureichenden Instandhaltung des Fahrwassers zuzuschreiben. Die Handelskammer hat seit vielen Jahren die durchgreifende Regulierung der Oberelbe gefordert. Das abgelaufene Jahr hat abermals gezeigt, daß die Verzögerung dieser Arbeit der Volkswirtschaft sehr erhebliche unproduktive Kosten auferlegt. Der Güterverkehr blieb hinter dem erwünschten Umfange zurück, so daß zeitweilig Arbeitsstreckung, schließlich sogar Mannschaftsentlassungen nötig wurden. Die Schiffahrtskreise beklagen insbesondere, daß die Eisenbahn auch auf lange Strecken die für den Wassertransport geeigneten Massenartikel übernimmt. Für die Gesamtlage der Elbschiffahrt war das bedeutungsvollste Ereignis in diesem Jahre die Entscheidung des amerikanischen Schiedsrichters über die Abgabe von Schleppkraft und Kahnraum an die Tschechoslowakei. Die Tschechoslowakei wird künftig in der Elbschiffahrt eine Stellung von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung einnehmen.

Monatsbericht über die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe für Dezember 1921. Die bereits in der letzten Novemberwoche begonnene völlige Unterbrechung des Schiffahrtsverkehrs durch starke Eisbildung hielt auch während des Berichtsmonats im wesentlichen an. Zwar hatte in der zweiten Woche bei plötzlich eintretendem Tauwetter die Talschiffahrt versucht, ihre Fahrt fortzusetzen; erneuter Frost zwang sie aber zu abermaligem Aufsuchen der Schutzhäfen. Erst gegen Ende des Monats wurde es infolge von Tauwetter und eintretendem Wasserwuchs möglich, den Verkehr tal- und bergwärts wieder aufzunehmen.

Infolge der sehr ungünstigen Witterungsverhältnisse war der gesamte Verkehr so schwach, daß sich eine ins einzelne gehende Berichterstattung über die verschiedenen Verkehrsbezirke erübrigt.

Beförderung von Kohle auf dem Wasserwege. Die Handelskammer Dresden wurde beim Wirtschaftsministerium auf Klagen beteiligter Kreise dahin vorstellig, daß eine behördliche Anpreisung des Bahnweges zur Beförderung von Kohlen unterbleiben und es in jedem Falle den Verbrauchern überlassen werden müsse, ob sie den Wasserweg oder den Bahnweg benutzen wollen. Es sei eine alte Klage, daß die Elbeschiffahrt um Erhaltung der für ihre Beschäftigung ausschlaggebenden Massengüter einen Kampf gegen die Eisenbahn führe. Im Oktober und November sei der Eisenbahn eine Entlastung durch die Wasserwege, mindestens aber der allgemeinen Volkswirtschaft, in höchstem Maße gelegen gekommen. Anderseits könne man es der Binnenschiffahrt billigerweise nicht zumuten, daß sie monatelang verlustbringend stilliegen soll, um erst dann auf kurze Zeit als Notbehelf einzuspringen, wenn die Eisenbahnen mit ihren Leistungen in Rückstand gekommen sind. Ein gangbarer Weg, um den schiffahrtstreibenden Kreisen auf der Elbe ihre Existenzmöglichkeit zu sichern, sei der, daß die Eisenbahnen in nicht allzu engherziger Handhabung der Binnenschiffahrt auch in beschäftigungsruhigeren Zeiten einen Teil der von ihnen sonst bewegten Massengüter überlassen, also eine gewisse Güterteilung erfolgt, wobei allerdings eine beiderseitige Rücksichnahme auf die Tarifgestaltung nicht entbehrt werden könne. Die Schiffahrttreibenden hätten sich von jeher darum bemüht, daß im Interesse der Reichsfinanzen und der privaten Steuerträger die Tarifgestaltung der Eisenbahnen mindestens auf der Grundlage der wirklichen Betriebsunkosten erfolgt.

e) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.

für die Woche vom 1. Januar bis 7. Januar 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte reine Schiffsfrachten in Mark je Tonne (also exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln			Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Hamburg
Für Steinkohle in ganzen Kahnladungen für Berlin	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)								
a) Oberspree	73,00	71,70	—	99,—	97,70	—	108,—	106,50	—
b) Unterspree	77,50	—	—	103,50	—	—	112,50	—	—

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer Beladung unter	1,40 m
20 %	„ „ „ „	1,30 „
30 %	„ „ „ „	1,20 „
40 %	„ „ „ „	1,10 „
50 %	„ „ „ „	1,00 „

Unter der Einwirkung des Tauwetters und der Niederschläge der Vorwoche hatte sich der Wasserstand der Oder beträchtlich gebessert, aber nur vorübergehend. Auch der in den letzten Tagen eingetretene Frost hat einen schnellen Rückgang des Wasserstandes bewirkt und die eben begonnene Schiffsbewegung auf der oberen Oder wieder zum Stillstand gebracht. In Ransern ist in den letzten Tagen eine Anzahl von Fahrzeugen zu Tal geschleust worden, doch gingen die Schleusungen wegen der Behinderung der herankommenden Fahrzeuge durch Sturm sehr langsam von statten.

Wasserstände:

Ratibor:	am 1. 1. 22	= 1,15 m	am 7. 1. 22	= 1,18 m
Ransern oben:	„ 1. 1. 22	= 4,23 m	„ 7. 1. 22	= 4,55 m
unten:	„ 1. 1. 22	= 1,97 m	„ 7. 1. 22	= 2,57 m
Neiße i./Wartha	„ 31. 12. 21	= +0,06 m	„ 5. 1. 22	= +0,10 m

f) Östliche Wasserstraßen.

Immer wieder der Masurische Kanal. Der Reichsverkehrsminister hat, wie schon berichtet, auf eine Anfrage im preußischen Landtag über den Ausbau des Masurischen Kanals erklärt, daß die Nachrichten, wonach das Reich vom Ausbau des Masurischen Kanals für die Schiffahrt abgesehen habe und den Kanal lediglich zur Erzeugung von Elektrizität auszunutzen beabsichtige, den tatsächlichen Verhältnissen nicht entsprächen. Im weiteren Verlauf des Schreibens heißt es jedoch, daß das Reich mit Rücksicht auf die außerordentliche Kostensteigerung erneut die Frage der Ausnutzung der Wasserkräfte für die Gewinnung von Kraft und elektrischem Strom prüfe und die Frage überlege, wie der Bau- und Arbeitsplan zu diesem Zwecke umzugestalten sei. Auch wird bereits von einer veränderten Disposition gesprochen, durch die allerdings die Fertigstellung des Kanals als Schiffahrtsstraße nur hinausgeschoben werde.

Die Handelskammer Königsberg hat infolge dieser Erklärung eine Eingabe an das Reichsverkehrsministerium gerichtet, worin es u. a. heißt, daß eine derartige Hinausschiebung in Wirklichkeit eine Vertagung auf undenkliche Zeiten bedeuten würde. Wenn weiter gesagt werde, daß Ostpreußen einen vollgiltigen Ersatz für den Ausbau des Kanals als Schiffahrtsweg in der Versorgung mit Elektrizität finde, so sei dies lediglich eine Ansicht des Herrn Reichsverkehrsministers, die jedoch von den ostpreußischen Interessenten nicht geteilt werde. . . Im übrigen sei die Frage, ob der Ausbau des Masurischen Kanals als Schiffahrtsstraße durch ein anderes Pro-

jekt ersetzt werden könne, überhaupt nicht mehr zu prüfen, da bereits feste vertragliche Abmachungen vorliegen, nach denen sich Preußen zum Ausbau des Kanals in der projektierten Weise verpflichtet habe. Diese Verpflichtung sei vom Reiche übernommen worden.

Die Handelskammer erhebt schließlich gegen die Gefährdung des Kanalbaues zur Schiffahrtsstraße nachdrücklichst Einspruch und bittet um Fertigstellung des Kanals nach den vertraglichen Verpflichtungen als Schiffahrtsstraße.
H. M.

Der Ausbau des Insterburger Hafens beschäftigte wieder einmal die Insterburger Stadtverordnetenversammlung. Die Hafenfrage hängt mit dem Ausbau des Oberpregels im Zusammenhange und muß mit diesem zusammen gelöst werden. In der genannten Versammlung erläuterte Oberbaurat Ziegler die neue Hafenanlage, die etwa 1925 dem Verkehr übergeben werden solle. Mit den Arbeiten beim Ausbau des Oberpregels ist bereits begonnen, und vom Staate bezw. Reiche sind als erste Teilbeträge 3½ Millionen Mark bereitgestellt.

Von Insterburg wird bis Gaitzuhnen eine gänzlich neue Wasserstraße erbaut, an deren Ende in Insterburg der Hafen angelegt wird. Er soll so groß angelegt werden, daß gleichzeitig 12 Kähne darin Platz haben, so daß ein Umschlag von 261 000 Tonnen bewältigt werden könnte. Der Eisenbahnanschluß zum Hafen muß so beschaffen sein, daß er sowohl für die vollspurige Hauptbahn als auch für die Kleinbahn befahrbar sei.

Am Hafen soll ein Lagerschuppen von 25 mal 8 Metern für wertvolle Güter erbaut werden. Die Kosten der Hafenanlage mit der gesamten Ausrüstung ohne Bahnanlagen betragen nach den Preisen im Oktober 1921 rund vier Millionen Mark. Bei Einschränkungen der ersten Anlage lassen sich indessen größere Ersparnisse machen, falls der Verkehr sich in mäßigen Grenzen bewegen sollte.

Da sich die Stadtverordneten mit den vom Redner gemachten Ausführungen im allgemeinen einverstanden erklärten und der Bau des Hafens eine gebieterische Notwendigkeit ist, so wurde die entsprechende Magistratsvorlage angenommen. Der Hafenbau wird im nächsten Sommer beginnen. H. M.

Vertiefung der Schiffahrtsstraße Pillau—Elbing. Der ostpreußische Wasserstraßenbeirat hat den Antrag der Handelskammer zu Elbing befürwortet, die Schiffahrtsstraße Pillau—Elbing sofort auf vier Meter zu vertiefen. Seeschiffe, die aus deutschen Seehäfen oder rheinischen Häfen kommen, sind von der Abgabe bei der Einfahrt in den ersten preußischen Hafen befreit. Nur bei Seeschiffen, die auf Elbing liefen, wurde in Pillau und Elbing das volle Hafengeld erhoben. Der Wasserstraßenbeirat hat sich nun dafür ausgesprochen, daß künftig solche Schiffe in Pillau und Elbing je die Hälfte zahlen sollen. H. M.

g) Ausland.

Kundmachung. Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B. — Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw. — Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz.

(:Änderung der Bestimmungen für die Beförderung von Gütern in Schleppladungen.:)

Die Direktion der Königlich Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gibt bekannt, daß bei den obbezeichneten Tarifbestimmungen mit Gültigkeit vom 24. Dezember 1921 bis auf weiteres im Verzeichnisse der Feiertage einige Änderungen in Kraft treten.

Nähere Auskünfte hierüber erteilt die Direktion oder die Stationen der eingangs genannten Gesellschaft.

Budapest, am 21. Dezember 1921.

Die Direktion.

Einstellung der Schiffahrt auf den französischen Kanälen. Infolge der andauernden Trockenheit ist in Frankreich der Wassermangel so groß geworden, daß auf verschiedenen Kanälen die Schiffahrt eingestellt werden mußte. Auf dem für den Abtransport der Saarkohlen sehr wichtigen Rhein—Marne-Kanal ruht die Schiffahrt seit Mai 1921, auf dem Canal de Bourgogne sogar seit dem 5. Dezember 1920, auf dem Canal du Nivernais und auf dem Aisne—Marne-Kanal ebenfalls seit Juni 1921, und auf dem Canal des Ardennes seit dem 28. August. Neuerdings mußte die Schiffahrt auch auf dem Canal du Centre eingestellt werden. Durch die lange Trockenheitsperiode sind natürlich auch die Schiffer in eine sehr mißliche Lage gekommen und die Regierung sah sich deshalb bereits veranlaßt, einen Kredit von 500 000 Frs. zur Unterstützung der durch die Trockenperiode in Not geratenen Schiffer zu gewähren. V. K.

Ein Bukarest-Donaukanal. Das technische Komitee der Hauptstadt befaßt sich mit einem grandiosen Plan, welcher, wenn er realisiert würde, einen fabelhaften Aufschwung für Bukarest bedeuten möchte. Es wird schon lange geplant, daß die Hauptstadt mit der Donau durch einen Kanal verbunden werden soll, und nach allen bisherigen Plänen sollte das Wasser der Dambovita, eines kleinen Flusses, welcher Bukarest durchquert und hier noch ganz unbedeutend ist, verwendet werden.

Der neue vollständig ausgearbeitete Plan will das Wasser des Arges aufbrauchen, und zwar derart, daß sie einen Zweig des Flusses in die Dambovita leitet, welch letzterer sich in der Nähe des Parcul Carol in Bukarest zu einem Handelshafen ausbreiten würde.

Bevor das Wasser in die Dambovita käme, würde es an eine Turbinenanlage geleitet, welche einen Motor von 7000 Pferdekräften in Betrieb halten können.

Mit diesem Plan wäre auch die Modifikation der Wasserversorgung der Hauptstadt verbunden, indem mit der Wasserkraftanlage ein riesiger Seichapparat verbunden würde, durch welche das Wasser der Arges trinkbar gemacht werden könnte. Mit der Verwirklichung dieses Planes wurden die bisher ständigen Wassermiseren der Hauptstadt behoben.

Der Plan, welcher in einigen Jahren zur Ausführung käme, ist auch deshalb von besonderer Wichtigkeit, weil hierdurch alle diejenigen Hindernisse, die bisher der Entwicklung der Stadt im Wege standen, behoben würden und er die Bedeutung der Hauptstadt vervielfältigen könnte.

Die Pläne des Bukarester Hafens wurden durch Ingenieur Leonida ausgearbeitet. Seiner Berechnung nach sind die Arbeiten in drei Jahren mit 350 Millionen Kosten zu verwirklichen. Diese Summe will er durch Gründung einer Aktiengesellschaft aufbringen, woran sich der Staat mit 40 Millionen Lei beteiligen wird.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder:

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vergl. Heft 24, Seite 454) als Mitglieder neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

1. Kanal-Verein Rhein-Herne, Essen (Stadtverwaltung).
2. Bauunternehmung Sager & Woerner G. m. b. H. München, v. d. Tannstr. 29.
3. Kanal-Verein für den Regierungs-Bez. Stade, Stade, Rathaus.
4. Berlin-Hamburger Land- und Wassertransport Vers.-A.-G., Berlin N. 24, Am Kupfergraben 4a.

Einzelmitglieder:

1. Weidener, Kurt, Reg.-Baurat, Vorstand des Wasserbauamts, Hoya (Weser).
2. Kuthe, Reg.-Baumeister, Burg b. Magdeburg, Kaiser Friedrichstraße 14.
3. Wolf Ludwig, Rechtsanwalt, Leipzig, Nikolaistr. 11. II.
4. Schneider, Dr. Rechtsanwalt, Breslau, Schwertstr. 6.

Aus verwandten Vereinen.

Gründung des Weserbundes.

Am 15. Dezember 1921 fand in Minden unter regster Beteiligung die Gründung des Weserbundes statt. Zweck des Weserbundes ist die Zusammenfassung aller Bestrebungen zur Förderung der Wasserwirtschaft und des Verkehrs im Einflußgebiete der Weser. Zum Vorsitzenden wurde der Ministerialdirektor a. D. Dr. Ing. Sympher gewählt. Sitz des Bundes ist Minden i. W. Geschäftsstelle: Bremen, Haus Schütting. Fernruf 7303, Geschäftsführer Dr. H. Flügel, Bremen.

Der Weserbund hat seinen Beitritt zum Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt erklärt. Die Zeitschrift für Binnenschiffahrt wird gleichzeitig auch sein Vereinsorgan sein.

Ueber die Gründungsversammlung, auf der Ministerialdirektor a. D. Dr. Ing. Sympher einen bedeutsamen Vortrag hielt über „die Bedeutung der Weser und ihres weiteren Ausbaus für das deutsche Wasserstraßennetz", wird im nächsten Heft eingehend berichtet werden.

Der Brandenburgische Oderverein, Frankfurt a. d. Oder, hat bezüglich der Begründung einer besonderen Wasserstraßendirektion für den Brandenburgischen Teil der Oder folgende Eingabe an das Reichsverkehrsministerium, Berlin gerichtet:

Wir hatten bereits vor längerer Zeit einen Beschluß unserer Hauptversammlung vom 20. Januar 1921 dorthin übersandt, in welchem der Wunsch und die Bitte zum Ausdruck gebracht war, daß für den brandenburgischen Oderteil eine besondere Reichswasserstraßenbehörde eingerichtet werden müsse. Wir hatten

damals darauf hingewiesen, daß die bisherige Abhängigkeit des brandenburgischen Oderteils von Schlesien bei den hiesigen Oderinteressenten erhebliche Mißstimmungen erzeugt hat und allgemein die Ueberzeugung besteht, daß wegen des Sitzes der leitenden Behörde in Schlesien der in jener Provinz belegene Teil unseres Stromes bei weitem besser ausgebaut und gepflegt worden ist als die brandenburgische Oderstrecke. Vor allem war von seiten der Küstriner und der in der Warthegegend wohnhaften Interessenten darauf hingewiesen worden, daß für die Vertiefung der Oder abwärts von Küstrin nicht genügend Sorge getragen werde und daß die schon durch das Odergesetz von 1905 (Gesetzsammlung Seite 335) vorgesehene besondere Baggerung auf der Strecke zwischen Küstrin und Raduhn trotz der inzwischen verflossenen langen Zeit nur zum allerkleinsten Teil durchgeführt worden ist. Die dafür vorgesehenen Gelder, die in der Friedenszeit für das ganze Unternehmen gereicht hätten, sind aufgebraucht. Dem Vernehmen nach soll jetzt die vorgesehene Arbeit nur noch zum kleinen Teil ausgeführt werden. Die Hauptversammlung des Brandenburgischen Odervereins war übereinstimmend der Ansicht, daß eine in Brandenburg sitzende Behörde, welche auch die Nöte der Schiffahrt in der brandenburgischen Stromstrecke aus eigener Erfahrung kennt, besser für die Beseitigung der Mißstände gesorgt hätte.

Ehe deshalb über die Organisation der neuen Reichswasserstraßendirektion endgültige Beschlüsse gefaßt werden, wiederholen wir nochmals unsere dringende Bitte, den brandenburgischen Teil der Oder einer besonderen Reichswasserstraßendirektion zuzuweisen. Diese würde zweifellos, besonders wenn ihr der Warthe- und Netzelauf, der Oderspreekanal, der Friedrich-Wilhelmskanal, der Finowkanal und der Hohenzollernkanal unterstellt werden würde, ein ausgedehntes Tätigkeitsfeld haben und würde in der Lage sein, die Verkehrsinteressen Hand in Hand mit der Eisenbahndirektion Osten, deren Gebiet sich etwa auf den gleichen Bezirk erstreckt, zu fördern und zu verbessern. Da schon der Reichswasserstraßenschutz für das ganze Odergebiet seinen Hauptsitz in Frankfurt a. d Oder erhalten hat und der dort befindlichen Abschnittleitung die Bezirke Stettin und Breslau unterstellt sind, so nehmen wir an, daß eine ähnliche Organisation auch bei der Wasserstraßenverkehrsverwaltung möglich sein dürfte.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		21. 12. cm	22. 12. cm	23. 12. cm	24. 12. cm	25. 12. cm	26. 12. cm	27. 12. cm	28. 12. cm	29. 12. cm	30. 12. cm	31. 12. cm	1. 1. cm	2. 1. cm	3. 1. cm	4. 1 cm	5. 1. cm
Memel	Tilsit	227[5]	258[5]	305[5]	352[5]	388[5]	419[5]	432[5]	412[5]	373[5]	366[5]	376[5]	380[5]	363[5]	345[5]	335[5]	332[5]
Pregel	Insterburg	57[5]	148[5]	230[5]	288[5]	311[5]	293[5]	265[5]	238[5]	246[5]	280[5]	288[5]	285[5]	369[5]	320[5]	338[5]	335[5]
Weichsel	Thorn	89[5]	90[5]	92[5]	88[5]	89[5]	92[5]	105	122[5]	164[6]	128[6]	138[6]	148[6]	152[6]	149[6]	147[6]	133[6]
Oder	Ratibor	155	189[5]	160	138	124	112	105	103	104	119	122	115	110	151	230	158
„	Breslau	—160	—146	—144	—142	—124	—114	—123	—144	—143	—162	—150	—143	—145	—120	—102	— 38
„	Krossen	115[7,6]	227[7]	70	62	65	70	76	88	92	97	100	94	91	97	109	105
„	Frankfurt	67[3]	80[3]	100[3]	84[7]	76	75	76	78	83	92	98	109	109	112	121	141
Warthe	Landsberg	57[5]	52[6]	28[7]	22	19	20	23	24	26	26	27	39	49	54	62	69
Netze	Vordamm	10[7]	14	22	36	42	35	28	24	22	21	38	46	54	76	78	80
Elbe	Dresden	—180	—185	—114	—102	—106	—126	—147	—162	—146	—166	—151	—148	—121	—71	—54	—25
„	Barby	10	30	50	52	62	96	110	106	98	90	83	109	105	113	160	246
„	Magdeburg	2	12	36	38	42	58	73	78	69	63	64	—	74	75	92	150
„	Wittenberge	29	31	34	48	65	66	73	93	109	112	110	104	110	120	114	129
Saale	Grochlitz	40	62	86	84	76	74	74	66	66	86	115	108	125	148	226	250
Havel	Spandau*)	66	71	73	72	69	69	71	78	81	72	—	78	88	97	94	96
„	Rathenow*)	0	—10	2	— 4	— 2	1	5	6	12	13	15	11	16	18	25	36
Spree	Spremberg*)	96	88	88	90	86	92	94	97	98	116	106	90	110	125	170	110
„	Kersdorf*)	226	234	240	234	238	238	238	246	248	250	252	256	258	262	260	258
Weser	Münden	112	126	113	112	107	104	100	96	104	145	165	148	194	228	285	254
„	Minden	164	172	174	192	192	190	184	190	226	220	238	268	308	404	397	396
Rhein	Maximiliansau	275	267	265	265	262	263	257	275	264	281	328	325	328	397	439	450
„	Caub	57	60	64	65	64	74	71	62	64	65	72	93	106	108	150	196
„	Cöln	15	14	20	20	26	26	33	28	23	35	38	60	89	161	183	212
Neckar	Heilbronn	15	22	5	4	0	1	15	8	7	30	42	36	42	115	170	106
Main	Hanau	282	284	293	295	284	280	294	286	296	278	286	226	284	296	295	290
Mosel	Trier	— 4	—	1	7	12	6	— 3	6	14	—	23	75	64	127	135	180

*) Unterpegel. — Eisberichte: [1]) Grundeis, [2]) Grundeistreiben, [3]) Treibeis, [4]) Eistreiben, [5]) Eisstand, [6]) Eisgang, [7]) eisfrei.

Aus dem geschäftlichen Leben.

Fried. Krupp, Aktiengesellschaft, Essen. Die Firma teilt am 15. Dezember 1921 mit: Die Fertigstellung unserer Neubauten ermöglicht es uns, den Betrieb einer eigenen Reederei mit eigenen Fahrzeugen in Kürze wieder aufzunehmen. Der Betrieb der Fried. Krupp Aktiengesellschaft Reederei wird mit 1. Januar 1922 nach Rotterdam verlegt und einer besonderen Gesellschaft Fried. Krupp's Reederij en Transportbedrijf, Westerzeedijk 118, Fernspr. 1178, Drahtanschrift: Krupp, übertragen. Mit der Leitung wurde Herr R. Schlegel betraut, Gesamtprokura erhielten die Herren J. J. M. Broers und P. Passing.

Schiffswerft Harms Ernst Harms, Wilhelmsburg. Inhaber Werftbesitzer Ernst Harms.

Stettin-Wollin-Cammin-Dievenower Dampfschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Cammin. Laut Beschluß vom 27. März 1914 ist das Stammkapital um 50 000 Mark auf 200 000 Mark erhöht.

Neptun Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Gegründet am 10. November 1921 mit 60 000 Mark Stammkapital, Geschäftsführer Wilhelm Lockermann, Florent Kegels, Leon de Vilder.

Teutoburger Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Gütersloh. Carl Deppendorf hat sein Amt als Geschäftsführer niedergelegt.

Rheinschiffahrtsgesellschaft von 1917 m. b. H., Köln. Die Gesellschaft ist durch Beschluß vom 11. November 1921 aufgelöst. Iosef Anton Böhm ist Liquidator.

Oertz-Werft A.-G., Hamburg-Neuhof-Reiherstieg. Laut Beschluß vom 14. Oktober 1921 ist das Grundkapital um 10 000 000 Mark auf 15 000 000 Mark erhöht.

Nüscke & Co., Schiffswerft, Kesselschmiede und Maschinenbau-Anstalt, A.-G., Stettin Laut Beschluß vom 24. Oktober 1921 ist das Grundkapital um 6 000 000 Mark Stammaktien, ausgegeben zu 120%, und 360 000 Mark Vorzugsaktien, ausgegeben zum Nennwerte, auf 12 720 000 Mark erhöht.

Neckarwerft G. m. b. H., Edingen. Gegründet am 9. August 1921 mit 80 000 Mark Stammkapital bei 20 000 Mark Sacheinlage der Schütte-Lanz-Werke, Geschäftsführer Diplomingenieur Wulf Schwerdtfeger in Heidelberg.

Harpener Bergbau-A.-G., Dortmund. Die Abteilung Schiffahrt brachte im Jahre 1920/1921 3 421 436 Mark Rohertrag.

G. Seebeck A.-G., Schiffswerft, Maschinenfabrik und Trockendocks, Geestemünde-Bremerhaven. Für das Geschäftsjahr 1920/1921 ergab sich nach 1 151 543 Mark Abschreibungen ein Reingewinn von 4 748 074 Mark. Die Dividende beträgt 6% auf die Vorzugsaktien und 20% sowie 10% Bonus auf die Stammaktien.

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, Flensburg. Das Geschäftsjahr 1920/1921 brachte nach 1 556 032 Mark Abschreibungen 1 909 979 Mark Reingewinn. Die Dividende beträgt 18 % von 6 600 000 Mark.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.

(Gegründet 1853.) * Telephon: Amt Nord 3631, 3632. * Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	2275
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	930
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—
Dampfschiff.-Ges. Neptun	1061
Dampfschiff.-Reederei Horn	400
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	644
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	600
Deutsche Ostafrika-Linie	495
Emder Reederei	—
Flensburger Dampfer-Comp.	810
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	690
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	499
Hamburg-Bremen-Afrika	—
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	875
Hansa Dampfschiffahrt	594
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	676

Name	Kurs:
Neue Dampfer-Comp., Stettin	670
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1055
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	1250
Norddeutscher Lloyd	510
Ocean-Dampfer Flensburg	551
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	—
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	1670
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	560
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	375
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	1600
Schles. Dampfer-Comp.	—
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	775
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1375
Ver. Elbeschiff.-Ges.	895
Woermann-Linie	481

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 84a, 3. K. 74 101. **Antriebsvorrichtung für Schleusenschütze.** Fried. Krupp, Akt.-Ges., Grusonwerk, Magdeburg-Buckau. 2. 8. 20.

Klasse 84a, 3. K. 77 100. **Antriebsvorrichtung für Schleusenschütze.** Fried. Krupp, Akt.-Ges., Grusonwerk, Magdeburg-Buckau. Zus. z. Anm. K. 74 101. 2. 4. 21.

Klasse 84a, 3. T. 25 128. **Kolkfüllung und Kolkwehranlage.** Techn. Projektierungs- und Baubureau J. Pfletschinger & Komp. G. m. b. H. u. August Läufer, Wien; Vertr.: Otto Siedentopf, Dipl.-Ing. W. Fritze u. Dipl.-Ing. G. Bertram, Patentanwälte, Berlin SW 68. 23. 3. 21. Österreich 18. 1. 21.

Klasse 84a, 3. S. 53 331. **Vorrichtung zum Öffnen und Schließen von Schiebetoren an Schleusen mittels Gegengewichten.** Pierre Samain, Cusy, Frankr.; Vertr.: Patentanwälte, Dipl.-Ing. H. Caminer, Berlin W 62, u. Dipl.-Ing. K. Wentzel, Frankfurt a. M. 11. 6. 20. Frankreich 6. 3. 19.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65c, 1. 347 736. **Hölzernes Boot.** Hans Rohrbach, Hamburg, Hopfenmarkt 16. 27. 7. 20. R. 50 770.

Klasse 65f, 28. 347 737. **Wendegetriebe, insbesondere für Bootsmotoren.** H. F. A. Lübbe, Berlin, Schöneberger Ufer 47. 8. 4. 20. L. 50 237.

Klasse 84b, 1. 347 679. **Sparschleuse mit Heberbetrieb.** Bruno Schulz, Berlin-Grunewald, Joseph-Joachimstraße 36a. 7. 1. 21. Sch. 60 375.

Klasse 84b, 1. 347 185. **Vorrichtung zur Dichtung einer Tauchschleuse mit röhrenförmigem Schwimmtrog zur Aufnahme der Schiffe.** Dr.-Ing. Emil Burkhardt, Stuttgart, Karlstr. 3. Zus. z. Pat. 339 298. 13. 11. 19. B. 91 571.

Klasse 84b, 1. 347 338. **Vorrichtung zum Fördern von Schiffen über den trockenen Scheitel.** Deutsche Maschinenfabrik A. G., Duisburg. 18. 7. 20. D. 38 014.

C. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65c. 798 515. **Rudervorrichtung für Wasserfahrzeuge.** Karl Badent, Friedrichshafen a. B. 17. 10. 21. B. 96 108.

Klasse 65c. 798 743. **Wasserfahrrad.** Otto Willam, Neidenburg Ostpr. 16. 9. 21. W. 59 483.

Klasse 65c. 799 626. **Boot mit Kurbelantrieb und Schaufelrädern zum Fortbewegen.** August Ludwigs, Hörde i. W. 21. 10. 21. L. 48 401.

Klasse 65f. 799 701. **Anordnung zur Verhinderung des Eindringens von Wasser in das Getriebegehäuse von Außenbordmotoren.** Oscar Walfrid Hult, Stockholm; Vertr.: Dipl.-Ing. J. Ingrisch, Patentanwalt, Barmen. 7. 11. 21. H. 90 877.

Bücherbesprechung

Die Wasserkraftwirtschaft in Bayern. Herausgegeben vom Staatsministerium des Innern, oberste Baubehörde, Abteilung für Wasserkraftausnützung und Elektrizitätsversorgung. Kommissionsverlag Johs. Albert Mahr, Universum-Buchhandlung für wissenschaftliche Spezialgebiete, München, Karlsplatz 24; Preis geh. 25 Mark.

Mit der Herausgabe dieser Abhandlung über die Wasserkraftwirtschaft in Bayern ist die Wasserkraftabteilung der obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern einem schon lange empfundenen Bedürfnis nachgekommen. Besonders die Darstellungen dieser Behörde auf der Ausstellung für Wasserstraßen und Energiewirtschaft, München Juni-Juli 1921, riefen in vielen Kreisen den Wunsch wach, diese prägnanten Uebersichten über die Ergebnisse einer jahrelangen Arbeit zum ständigen Gebrauch zu besitzen.

Die Abhandlung gibt nach einem kurzen Rückblick auf die Entwicklung des Wasserkraftausbaues eine eingehende Untersuchung der technischen Grundlagen der Wasserkrafterschließung, aus denen unter Berücksichtigung aller Verhältnisse, die den Wert dieser Naturkraft zu beeinflussen vermögen, und unter Behandlung der technischen Fragen, die bei ihrem Ausbau auftreten, die Eigenart der bayerischen Wasserkräfte abgeleitet wird. Einer Besprechung über den Stand der Wasserkrafterschließung in Bayern folgt eine Uebersicht über die voraussichtliche Entwicklung des Kraftbedarfs und der Bedarfsdeckung bis zum Jahre 1950. Wohl jedem Interessenten wird eine Kenntnis der Richtlinien, nach denen die Förderung des Wasserkraftausbaues in Bayern erfolgen soll und nach denen die Behandlung von Gesuchen um Ueberlassung von Wasserkräften vor sich geht, willkommen sein.

Begrüßenswert ist die Ausführlichkeit, mit der in einer Tabelle der Besitz Bayerns an Wasserkräften im einzelnen nachgewiesen ist. Auch die nach den neuerlichen Untersuchungen im Kreis Unterfranken festgestellten Kleinwasserkräfte sind in einer genauen Übersicht zusammengestellt, in der auch die Kraftkosten Aufnahme gefunden haben.

Eine große Zahl interessanter Abbildungen, deren geradezu vorbildliche Darstellungsweise vielen Lesern völlig neu sein dürfte, ergänzt den Text in glücklicher Weise.

Die Abhandlung wird sicherlich nicht nur dem Techniker, Volkswirtschaftler und Interessenten, sondern auch weiten Kreisen des großen Publikums, die überhaupt an der Not unserer Zeit und an unserem Ringen um bessere Lebensverhältnisse Anteil nehmen, um so willkommener sein, als sie in derartig ausführlicher Weise wohl zum ersten Male einen klaren Plan der Wasserkraftwirtschaft eines Landes vermittelt.

Zolltarif der Republik Polen und für den Freistaat Danzig. Herausgegeben vom Internationalen Speditionsbüro Brokerhoff & Lipschütz, Berlin, NW. 7. Im Buchhandel erschienen. Preis 65 Mark.

Die seit 3 Jahren im Aufbau befindliche polnische Zollgesetzgebung mit all ihren verschiedenen Agioverordnungen, Ein- und Ausfuhrverboten, teils im polnischen Reichsgesetzblatt und teils im polnischen Staatsanzeiger verstreut publiziert, ist in diesem Werke in einen Guß gebracht und in sehr übersichtlicher Form dargeboten. Eine tabellarische Darstellung aller Sonderbestimmungen, die eine Orientierung auf den ersten Blick ermöglicht, ist offenbar aus der Praxis der Herausgeber für den praktischen Gebrauch geschaffen. Bis auf diese Tabelle hat nur amtliches Material Aufnahme gefunden.

Das Buch bildet ein unentbehrliches Hilfsmittel für die im Handelsverkehr mit Polen stehenden Kreise und kann bestens empfohlen werden.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 3
1. Februar

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: **Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm**
Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt
Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., **Charlottenburg, Kantstraße 140**

Bezugspreis 60 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich.
Einzelne Hefte 3 Mark

Anzeigen kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 3,00
Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

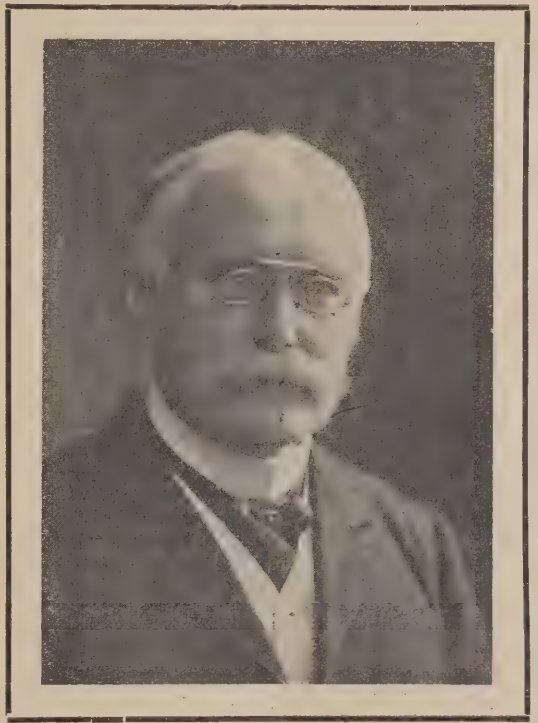
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt,* ***Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Ministerial-Direktor Dr. ing. L. Sympher †. S. 33. — Die Bedeutung der Weser. — Gründung eines Weserbundes. S. 34. — Eisenbahn-Tarif-Politik und Binnenschiffahrt. S. 37. — Kleine Mitteilungen. S. 39. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 45. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 46. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 46. — Kursbericht. S. 47. — Patentbericht. S. 47. — Bücherbesprechung. S. 48.

Ministerial-Direktor Dr. ing. L. Sympher †

Am 16. Januar 1922 ist Herr Ministerial-Direktor Dr. ing. Sympher verschieden. Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt und mit ihm alle Freunde der deutschen Wasserstraßen und der deutschen Binnenschiffahrt verlieren in dem Dahingeschiedenen einen treuen Freund und Förderer ihrer Bestrebungen. 36 Jahre lang hat Sympher dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt angehört und an seinen Bestrebungen und an seinem Gedeihen stets in hingebender und erfolgreicher Weise tätigen Anteil genommen. In Deutschland sind es wohl fast sämtliche Kanalbauten der letzten 40 Jahre, an deren Ausgestaltung der Verstorbene hervorragenden Anteil genommen hat. Wir alle wissen, wie schwierig es oft gewesen ist, die sich widerstrebenden Interessen einzelner Landesteile und Provinzen so zu vereinigen, daß der Bau einer Wasserstraße tatsächlich mit Zustimmung aller zur Durchführung gebracht werden konnte. Stets hatte Sympher ein freundliches und entgegenkommendes Eingehen auf alle Wünsche der beteiligten Interessenten, und seine hervorragende Kenntnis der einschlägigen Fragen sicherte ihm fast stets die Anerkennung seiner Ansichten und Ratschläge. 1886 trat Sympher als Regierungsbaumeister dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt bei, und nur selten blieb er den Sitzungen und Tagungen fern. Sehr oft war es ihm möglich, durch seinen Rat und seine tatsächlichen Nachweisungen die Verhandlungen zu klären und zu fördern, so daß ein großer Teil der heute bestehenden Binnen-Wasserstraßen in ihm ihren Förderer erblicken konnte. In Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die deutsche Binnenschiffahrt ernannte der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt ihn im Jahre 1910 zu seinem korrespondierenden Mitgliede. In dieser Eigenschaft hat er dem Verein außerordentlich genützt nnd geholfen. Das große Werk, welches er im letzten Jahre fertiggestellt hat: „Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben“ ist nicht nur ein Rückblick über die deutsche Arbeit auf allen Gebieten des Fluß- und Kanalbaues, sie gibt auch, wie der Titel besagt, sehr beherzigenswerte Winke für die Aufgaben, die dieser Wirtschaft in Zukunft harren.



Es ist gewiß, daß alle mit der Binnenschiffahrt Deutschlands in Beziehung stehende Kreise und Persönlichkeiten dem Dahingeschiedenen ein treues Andenken bewahren werden, um so mehr, als der schwere Ernst der Zeit den vorzeitigen Verlust solch eifriger Förderer der deutschen Wasserwirtschaft um so schwerer empfinden läßt.

Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt: Flamm, Geh. Reg.-Rat, Prof., Vorsitzender.

Die Bedeutung der Weser. — Gründung eines Weserbundes.

Auf Einladung der Handelskammer und der Stadt Minden fand am 15. Dezember in Minden eine bedeutsame Versammlung statt, an der Vertreter der Reichsbehörden, der Länder, die an der Weser interessiert sind, der Oberpräsident von Hannover, die Vertreter der Kreise, der Weserstädte und Verkehrs- und Schiffahrtsvereinigungen teilnahmen und in der Ministerialdirektor a. D. Dr. Sympher † folgenden Vortrag hielt über:

„Die Bedeutung der Weser und ihres weiteren Ausbaus für das deutsche Wasserstraßennetz."

Die Weser ist unter Deutschlands Strömen der kleinste, sie hat aber den Vorzug, daß an ihren Ufern von der Quelle bis zur Mündung nur Deutsche wohnen, daß deutsche Buchenwälder sich in ihrer Welle spiegeln und daß deutsche Schiffe deutsche Flaggen am Mast führen. Hier im Herzen des Reiches alle Entwicklungsmöglichkeiten zu fördern, soll unsere Aufgabe sein, gestützt in erster Linie auf eigene Arbeit und eigene Kraft, gefördert aber hoffentlich von allen, die im eigenen Land und Volk die Quelle dauernder Wohlfahrt erkennen. Bildet die Wasserwirtschaft auch nur einen kleinen Ausschnitt im ganzen Leben eines Volkes, so bietet sich im Wesergebiet doch ein Feld zu besonders reicher Betätigung von um so größerer Bedeutung, als hier keine, nur einmal vorhandene Reichtümer des Bodens verbraucht, sondern dauernde Naturschätze entwickelt und in den Dienst des Ganzen gestellt werden sollen. Umfassende Wasserwirtschaft sei das endgültige Ziel, Belebung des Verkehrs ihr bedeutendstes Merkmal!

Die Weser hatte bis vor kurzem eine verhältnismäßig geringe wirtschaftliche Bedeutung. Sowohl ihr Niederschlags- wie ihr Verkehrsgebiet traten an Umfang hinter denen des Rheins, der Elbe, Oder, Weichsel und Memel erheblich zurück; Massengüter, namentlich an Kohle und Erz, kommen wenig vor und Verbindungen mit anderen Wasserstraßen waren nicht vorhanden. In einer Abhandlung im Zentralblatt der Bauverwaltung 1903 war das Einflußgebiet der Weser auf Grund vergleichender Frachtberechnungen ermittelt; es schob sich als schmaler Streifen zwischen diejenigen der Elbe und des Dortmund-Ems-Kanals und war im Süden ziemlich genau begrenzt durch die Wasserscheide gegen den Main. Vollständig abgeschlossen, entwickelte sich eine verhältnismäßig bescheidene Schiffahrt, deren Vorzüge aber in guter Leitung, verständigem Zusammenarbeiten der drei vorhandenen Schiffahrtsgesellschaften untereinander und mit den Privatschiffern sowie in sehr einheitlich geformten, gut gebauten eisernen Kähnen und Schleppdampfern bestand.

Seitdem haben die Verhältnisse sich bereits wesentlich geändert. Dank der Fürsorge der preußischen Wasserbauverwaltung und der braunschweigischen Regierung ist die Weser schon jetzt in einen ziemlich leistungsfähigen Zustand versetzt. Dieser ist noch wesentlich dadurch verbessert, daß im oberen Quellgebiet zwei große Talsperren, bei Hamfurt in der Eder und bei Helminghausen in der Diemel, erbaut sind, welche das Niedrigwasser des Flusses so aufhöhen, daß mit Ausnahme besonders trockener Jahre, wie wir sie leider 1920 und 1921 hatten, ständig mindestens mit halber Ladung gefahren werden kann, und sommerliche Schiffahrtsperren, wie sie an den anderen Strömen, mit Ausnahme des Rheins, häufig auftreten, nur noch in sehr seltenen Fällen zu erwarten sind. Weitere Geldmittel für eine besonders feine Nachregulierung auf Niedrigwasser sind für die Strecke unterhalb Minden bereits bewilligt und stehen für den oberen Lauf von Münden abwärts in Aussicht. Damit soll bei nicht gerade breiter, aber für große Kähne ausreichender Fahrrinne eine Wassertiefe geschaffen werden, die unterhalb Münden 1,10 Meter, unterhalb der Diemelmündung 1,25 Meter, unterhalb Minden 1,50 Meter und unterhalb der Allermündung zunächst 1,60 Meter (später 1,75 Meter) selbst bei kleinster Wasserführung des Flusses betragen soll. Das ist mehr, als selbst viel größere Ströme wie die Elbe, Oder, Weichsel und Memel aufweisen. Ermöglicht wird dies allerdings nur durch die Zuschußwassermengen, welche die großen Talsperren in trockenen Zeiten liefern.

Eine weitere wesentliche Veränderung in den Verkehrsverhältnissen des Wesergebietes trat dadurch ein, daß im Jahre 1915 der Ems-Weser-Kanal vom Dortmund-Ems-Kanal bei Bevergern bis Hannover vollendet wurde. Die günstige Folge zeigte sich sogleich, denn während auf allen anderen Strömen die Schiffahrt während des Krieges erheblich zurückging und anfänglich auch auf der Weser fast zum Erliegen kam, hob sie sich alsbald wieder und erreichte mit rund 1 Million Tonnen zwischen Minden und Bremen ungefähr wieder die Höhe des Friedensverkehrs. Die Vervollständigung des Stücks Bevergern—Hannover durch das noch fehlende Bindeglied bis Magdeburg zu einem wirklichen Mittellandkanal wird das Einflußgebiet auch nach Osten erweitern.

Nun hat der Friedensvertrag bei allen für Deutschland nachteiligen Folgen doch unbeabsichtigterweise zwei Bedingungen geschaffen, die bei geschickter Benutzung geeignet sind, die Weser zur Hauptverkehrsader des westlichen Mitteldeutschlands nach den deutschen Nordseehäfen, insbesondere nach Hamburg und Bremen zu machen. Nach den Bestimmungen des Friedensvertrages sind alle großen deutschen Ströme zwischenstaatlicher Aufsicht unterstellt mit Ausnahme der Weser, die nun wirklich der deutscheste Strom genannt werden kann. Dazu kommt, daß seine Seehäfen in vielen Verkehrsbeziehungen dadurch verhältnismäßig vor anderen bevorzugt sind, daß der Friedensvertrag die Aufhebung der meisten aus allgemein berechtigten wirtschaftlichen Erwägungen entstandenen Eisenbahnausnahmetarife verlangt und dadurch die natürliche günstige Lage der Weserhäfen zu den hauptsächlichsten westdeutschen Erzeugungs- und Bedarfsgebieten wieder zur Geltung gebracht hat. Dadurch werden neben zweifellosen Schädigungen auch gewisse Verschiebungen im innerdeutschen Verkehr hervorgerufen, die an und für sich vielleicht nicht notwendig und wünschenswert gewesen wären, mit denen aber gerechnet werden muß und die, wenn unterstützt durch weitere, unsererseits veranlaßte Maßnahmen, schließlich nicht einen Nachteil, sondern einen Gewinn bedeuten, der nicht der Weser und deren Häfen allein, sondern allen Nordseehäfen zugute kommen wird.

Dringendes Bedürfnis ist eine kürzere und stets leistungsfähige Verbindung Bremens mit dem Ruhrgebiet, die von Bremen aus ihre Fortsetzung nach Hamburg finden würde. So ist der heutige Stand. Die Pläne dazu bestehen schon lange. Ursprünglich war dabei an einen Wasserweg gedacht, der von Dörpen am Dortmund-Ems-Kanal ausgehend, über Kampe und Oldenburg zur Huntemündung gehen und dann über Lesum und Stade die Elbe erreichen sollte, damit auch Hamburg und Harburg angeschlossen werden konnten. Der Entwurf in seiner westlichen Hälfte wird auch noch weiter von Oldenburg verfolgt, welches besonders daran denkt, weite Moorgebiete zu erschließen und neben der Gewinnung von Torf die Urbarmachung jetzt landwirtschaftlich wertloser Ländereien zu fördern. Die Hoffnungen in dieser Beziehung, auch wenn sie übertrieben zu sein scheinen, verdienen trotzdem tunlichste Berücksichtigung; sie lassen sich aber auf billigere Weise durch einen Kanal erreichen, der von Schiffen mit 250 To. Tragfähigkeit befahren werden soll. Würde er jedoch, wie Oldenburg es wünscht, für 1000-To.-Schiffe ausgebaut, so wäre, die Umgestaltung des Dortmund-Ems-Kanals vorausgesetzt, eine Wasserstraße zur Weser geschaffen, die den nach deren Seehäfen gerichteten Verkehr übernehmen könnte. Anders wird es aber, wenn auch der Anschluß nach Hamburg berücksichtigt wird. Man rechnet dann mit 10 bis 12 Millionen Tonnen, die dem Dortmund-Ems-Kanal neben seinem eigenen Verkehr nicht zugemutet werden können. Dazu kommt, daß mit Benutzung des Kanals Kampe-Dörpen ein großer Umweg verbunden ist. Großzügigere Verhältnisse würden daher eine Wasserstraße schaffen, die von Bramsche am Mittellandkanal ausgehend, in ziemlich gerader Linie die Weser kurz unterhalb Bremen und dann über Bremervörde die Elbe in der Gegend von Stade erreichen würde. Eine derartige, möglichst kurze und zu jeder Zeit leistungsfähige Schiffahrtstraße vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet nach den Elb- und Weserhäfen, ja auch nach Lübeck und Kiel, erscheint besonders notwendig, wenn Belgien seinen im Friedensvertrage vorgesehenen Plan zur Ausführung bringt, den Rhein-Maas-Schelde-Kanal nach Antwerpen zu bauen, der geeignet ist, den Wettbewerb der deutschen Nordseehäfen gegenüber den holländisch-belgischen Häfen noch mehr zu erschweren, als dies durch die günstigen Schiffahrtsverhältnisse des abgabenfreien Rheins ohnehin geschieht. Daß trotz des Widerspruchs fast aller an einer Verbindung des Ruhrgebietes mit den Elb- und Weserhäfen Beteiligten der Reichstag für das Teilstück von Kampe nach Oldenburg eine erste Rate unter solchen Bedingungen bewilligt hat, welche den Bau des ganzen Kanals als Großschiffahrtsweg vorbereiten, scheint in der Tat verfrüht. Denn eine endgültige Entscheidung sollte erst getroffen werden, wenn die sowohl vom Reichsverkehrsministerium wie von der wasserwirtschaftlichen Gesellschaft in Hannover eingeleiteten Untersuchungen über die zweckmäßigste Verbindung des Ruhrgebietes mit den deutschen Nordseehäfen abgeschlossen sind. Dabei werden alle Möglichkeiten Berücksichtigung finden, die neben dem Bramsche-Kanal auch noch von anderer Seite in Vorschlag gebracht sind und zu denen auch der Plan gehört, die Weser unterhalb Minden durch Kanalisierung für stets vollschiffigen Verkehr geeignet und dadurch ebenfalls einen eigenen, allerdings erheblich kürzeren Kanal nach Bremen unnötig zu machen. Alle Aushilfsmittel werden aber nicht imstande sein, die Aufgabe großzügig zu lösen, und wenn die Belange Hamburgs ernsthaft in die Wagschale geworfen werden, aber auch nur dann, wird diese sich voraussichtlich zugunsten der kürzesten, wenn auch teureren Verbindung neigen. Im nördlichen Gebiet würden damit die für die Unterweserhäfen notwendigen Wasserverbindungen geschaffen sein. In Frage kann nur vielleicht später noch eine Abkürzung des Schiffahrtsweges nach Hannover von Nienburg aus nach dem Mittellandkanal westlich von Wunstorf kommen.

In gewisser Beziehung würde aber trotz alledem das Verkehrsgebiet der Weser beschränkt bleiben, weil es, wie bereits erwähnt, westlich und östlich bald an die Einflußbezirke des Dortmund-Ems-Kanals und der Elbe stößt. Wie der Rhein, die

Elbe und die Oder weit nach Süden vorstoßen und dadurch große Ländergebiete aufschließen, so muß das gleiche auch für die Weser geschaffen werden. Durch ihre mittlere Lage ist sie so recht geeignet, aus Süddeutschland alles herauszuholen, was über deutsche Häfen den Weg nach Norden oder ins Ausland sucht. Von Münden, dem Orte des Zusammenflusses von Werra und Fulda, erstrecken sich diese beiden Quellflüsse fächerförmig nach Süden, die erstere nach Bamberg und Nürnberg, die letztere nach Frankfurt zu. In diesen Richtungen muß die Verbindung gesucht werden. Das haben schon viele erkannt und ihre Aufmerksamkeit, ja ihre ganze Kraft der Erfüllung dieses Gedankens gewidmet. Es seien nur genannt: Meyer-Hameln, Tourneau-Magdeburg, Contag-Berlin, Apelt-Bremen, Metterhausen-Cassel, Becker-Minden, Wächter-Bamberg usw. Vergessen möge aber auch König Ludwig III. von Bayern nicht werden, der noch als Prinz auf der Versammlung des bayrischen Kanalvereins in Regensburg am 7. Juni 1910 lebhaft für eine Verbindung des Donau-Main-Kanals über die Werra mit der Weser eintrat.

Um aber dem Verkehr einen ausreichenden Anreiz zu bieten und um großen Verkehr bewältigen zu können, bedarf die Weser selbst des weiteren Ausbaues. Die bisher gesteckten Ziele genügen der erweiterten Aufgabe nicht und, wie Bestrebungen im Gange sind, Elbe und Oder für die ständige Benutzung durch 1000-To.-Schiffe befahrbar zu machen, so muß auch für die Weser dasselbe erreicht werden. In letzter Zeit hat man zweckmäßigerweise für die durchgehenden Hauptwasserstraßen Regelabmessungen vorgeschlagen, die sich lediglich in Breite und Tiefgang unterscheiden, je nachdem sie mehr auf Kanälen oder mehr auf Flüssen verkehren sollen. Für Kanäle, die stets ausreichend tief gemacht werden können, deren Breite aber wegen der Baukosten gering zu halten ist, sind als Regelmaße von Kanalkähnen vorgesehen 80 Meter Länge, 9,2 Meter Breite einschl. Scheuerleisten, 2 Meter Tauchtiefe, die bei 1200-To.-Kähnen auf 2,5 Meter steigt.

Auf regulierten Flüssen, z. B. der Elbe, Oder, Weichsel und Memel ist im Oberlauf eine Wassertiefe von 2,20 Meter, wie sie vollbeladene Kanalkähne erfordern, bei Niedrigwasser nicht zu erreichen, wohl aber auf längeren Strecken durch Nachregelung und Zuschuß aus Talsperren eine solche von etwa 1,80 Meter. Das gestattet eine Eintauchung von 1,60 Meter, bei der Kanalkähne der angegebenen Art aber nur 750 To. laden. Sollen wieder 1000 To. erreicht werden, so müssen die Kähne verbreitert werden und zwar, durch den Querschnitt der neueren preußischen Kanäle begrenzt, auf 10,5 Meter. Das Regelschiff für Flüsse und Kanäle besitzt also 80 Meter Länge, 10,5 Meter Breite einschl. Scheuerleisten und 1,6 Meter Tauchtiefe.

In der Regel wird man derartige Fluß-Kanalschiffe so bauen, daß sie gelegentlich bei höheren Wasserständen im Strom tiefer eintauchen und also mehr laden können. Alle Schleusen erhalten 12 Meter Breite und ausreichende Tiefe, so daß sie die Regelschiffe beider Art aufnehmen können.

In den oberen Strecken der Weser Niedrigwasser durch Regelung auch nur auf 1,80 Meter Fahrtiefe zu schaffen, ist nicht möglich. Dazu sind das Niederschlagsgebiet und die Niederschlagsmenge zu gering. Selbst zahlreiche große Talsperren würden Abhilfe nicht schaffen, denn zu ihrer Füllung fehlte das Wasser und für ihren Bau die Gelegenheit. Soll daher die Weser wirklich die Leistungsfähigkeit und den Nutzen einer Hauptwasserstraße erlangen, so bleibt nichts anderes übrig, als ganz oder streckenweise zu kanalisieren. Unerwünscht ist dies für die Personenschiffahrt zwischen Hameln und Münden, aber vielleicht wird die durch die Schleusenaufenthalte verursachte Verzögerung durch schnellere Fahrt im großen, gestauten Wasserquerschnitt ausgeglichen, jedenfalls zu Berg, da dann die Hinderung der zu überwindenden Stromgeschwindigkeiten fast ganz fortfällt. Soweit sich heute beurteilen läßt, muß eine Kanalisierung von Münden bis kurz unterhalb der Diemelmündung stattfinden und bis Hameln wahrscheinlich, während es vielleicht möglich ist, von hier bis Minden für die Regelung unter reichlicher Beigabe von Zuschußwasser aus Talsperren auszukommen. Ziemlich sicher ist das unterhalb Minden, wo schon der verhältnismäßig geringe Zuschuß aus Eder- und Diemel-Sammelbecken neben der Regelung einer Fahrtiefe von 1,50 Meter gewährleistet. Die Kanalisierung hat nun den besonderen Vorzug, daß bei ihr große Wasserkräfte gewonnen werden, deren Wert steigt, je gleichmäßiger der Abfluß durch Talsperren gemacht wird, und der voraussichtlich ausreichen wird, die ganzen Kosten des Ausbaues zunächst bis unterhalb der Diemelmündung zu decken. Auch die bei etwaiger Kanalisierung weiterer Strecken zu gewinnende, in Elektrizität verwandelte Wasserkraft wird zur geldlichen Erleichterung des Unternehmens erheblich beitragen. Dieser Umstand führt bei eingehender Ueberlegung unter Beibehaltung der Talsperrenpläne möglicherweise dazu, auf den Gedanken einer Vollkanalisierung zurückzukommen, wodurch die Weser das beste und sicherste Fahrwasser unter allen deutschen Strömen mit Ausnahme des Rheins gewinnen und mindestens ebenso leistungsfähig werden würde wie unsere größten Binnenkanäle. Die Untersuchungen für die Kanalisierung von Münden bis unterhalb der Diemelmündung sind eingeleitet und führen hoffentlich bald zu günstigen Ergebnissen und weiteren Entschlüssen.

Damit würde die Grundbedingung für den Vorstoß des Weserverkehrs nach Süddeutschland erfüllt sein.

Wie bereits erwähnt, weisen die beiden Quellflüsse der Weser, Werra und Fulda auf zwei Möglichkeiten hin, die in Bamberg und Frankfurt Anschluß an den süddeutschen Großschiffahrtsverkehr finden. Dementsprechend sind mehrere Lösungen vorgeschlagen, die auf der ausgehängten Karte angegeben sind und von denen die eine auf kürzestem Wege Anschluß nach Bamberg über das obere Werratal, die andere Verbindung mit Frankfurt über Marburg und Gießen durch das Fulda-, Eder-, Lahn- und Niddatal sucht. Von der Werralinie sind Verbindungen nach Eisenach und Koburg möglich, hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit aber besonders nachzuprüfen. Eine dritte, gewissermaßen vermittelnde Linie will die Fulda bis zur Wasserscheide bei Elm verfolgen und von dort mit zwei Abstiegen Anschluß an den Main suchen, östlich durch das Sinntal nach Gemünden und westlich durch das Kinzigtal nach Hanau. Alle drei Vorschläge sind bereits in früheren Jahren gemacht. Die Rührigkeit und Opferwilligkeit der im Werra-Kanal-Verein gesammelten Kreise hat es aber zustande gebracht, daß für die Werra-Verbindung bereits Vorentwürfe vorliegen, und daß auf deren Grundlage Preußen und nach ihm das Reich im vorigen Herbst beschlossen haben, unter Beteiligung des Reichs an den Kosten durch ein staatliches Vorarbeitenamt in Eisenach einen allgemeinen Plan und Kostenüberschlag aufstellen zu lassen. Den gleichen Wunsch haben auch die an den anderen Linien Beteiligten zum Ausdruck gebracht, und es ist anzunehmen, daß ihm vor der Entscheidung über die endgültig zu wählende Richtung stattgegeben wird.

Dem Ergebnis dieser Untersuchung möchte ich zwar nicht vorgreifen, darf jedoch an der Hand der bisherigen privaten Bearbeitungen einen Ueberblick über die Vorzüge jeder der in Frage kommenden Linien geben. Dabei lege ich für den Werra-Kanal die Entwürfe von Havestadt und Contag, für die Fulda- und die Lahnlinie meine eigenen Untersuchungen zugrunde, die im Rahmen eines Gesamtplanes zum Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes in den Jahren 1890—97 ausgeführt sind. Die Betrachtung zerfällt in zwei Teile. Erstens sind zu vergleichen die Werralinie Münden—Wernshausen—Bamberg und die Fuldalinie Münden—Fulda—Gemünden—Bamberg für den Verkehr mit Ostbayern und den Donauländern und zweitens die Fuldalinie Münden—Fulda—Hanau—Frankfurt mit der Lahnlinie Münden—Gießen—Frankfurt a. M. für den Verkehr mit Südwestdeutschland.

Wenden wir uns zunächst dem Verkehr mit Ostbayern und den Donauländern zu. Hier ergibt sich, daß die Werralinie unter Berücksichtigung der durch Schleusen, Hebewerke, geneigte Ebenen und Tunnel bewirkten Aufenthalte 137 Betriebskilometer kürzer ist als die Fuldalinie. Ungefähr gleichwertig mit der Werra ist eine zusammengesetzte Linie, welche Kassel berührt, dafür aber die Unter-Werra ausschaltet. Sie verfolgt von Bamberg bis Dankmarshausen oberhalb Nörschel den Werrakanal und geht dann mit oder ohne Tunnel bei Bebra in die Fuldalinie über.

Von besonderem Wert ist dabei, daß der nächstgelegene deutsche Seehafen Bremen auf der Werralinie mit 909 km und auf der Fuldalinie mit 1046 Betriebskilometern erreicht wird, während deren von Bamberg bis Rotterdam über Main und Rhein 921 km zurückzulegen sind. Also bietet nach dem jetzigen Stande der Untersuchungen die Werralinie die beste, ja anscheinend die einzige Möglichkeit, einen deutschen Nordseehafen von Bamberg, also auch von Nürnberg, Südostbayern, Regensburg und den unterhalb gelegenen Donauhäfen auf kürzerem Betriebswege zu erreichen als Rotterdam. Dabei ist zu hoffen, daß die Betriebslänge des Werrakanals durch Verminderung der Schleusenzahl zwischen Münden und Wernshausen noch wesentlich herabgesetzt werden kann. Mit einer Verminderung von rund 50 km ist nach den neuesten Prüfungen jedenfalls zu rechnen, sodaß der Weg Bamberg—Bremen über die Werra nur rund 860 Betriebskilometer beträgt. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit dieser für 1000 To.-Schiffe ausgebauten Werra-Weserstraße kann fast ebenso groß angenommen werden wie die des für 1500 To.-Kähne kanalisierten Mains, denn solche Schiffe sind auf Kanälen und kanalisierten Flüssen nur bei besonders günstigen Lösch- und Lademöglichkeiten und langer Transportweite eine Kleinigkeit billiger im Betriebe als 1000 To.-Kähne. Aeußerstenfalls läßt die Werralinie sich aber auch für 1500 To.-Schiffe ausbauen; nur möchte es wegen der erheblich höheren Baukosten kaum zweckmäßig sein.

Im Verkehr mit Südwestdeutschland ist die Entfernung Frankfurt a. M.—Münden über die Lahn 105 Betriebskilometer kürzer als die über Hanau und Fulda. Selbst von Hanau gelangt man über den Lahnkanal, der nur 10 km westlich von Hanau aus dem Main nach Norden abzweigt, erheblich schneller nach Münden als über Fulda. Nach Bremen und Hamburg ist der Kanalweg unter allen Umständen erheblich länger als der Rhein nach Rotterdam, was zur Folge haben wird, daß in der Regel

eine Ablenkung Frankfurter und südrheinischen Verkehrs nach den deutschen Nordseehäfen nicht zu erwarten ist. Somit entbehrt die von Beteiligten an der Rheinschiffahrt dem Vernehmen nach gelegentlich geäußerte Befürchtung, die Weser-Main-Verbindung, namentlich die über die Werra, könnte dem vorhandenen Rheinverkehr Abbruch tun, der tatsächlichen Begründung.

Genauere Zahlenangaben sind in der hier ausgehängten Zusammenstellung enthalten, die ich gelegentlich veröffentlichen werde.

Die vermittelnde Linie über Fulda ist also in den Hauptbeziehungen länger als die Werra- oder Lahnlinie. Sie hat aber den Vorteil, daß sie, auch einschließlich der sehr schwierigen Abzweigung durch das Sinntal nach Gemünden billiger sein wird, als die Werra- und Lahnlinie zusammengenommen. Darüber und ob die zu erwartende Ersparnis die Umwege ausgleichen wird, müssen die weiteren Untersuchungen Aufschluß geben.

Endlich und nicht in letzter Beziehung kommen die wirtschaftlichen Verhältnisse in Betracht. Wo liegen die größten Verkehrsmengen? Auch hierüber können erst die eingeleiteten Untersuchungen endgültigen Aufschluß geben. Zu allgemeinen Zwecken habe ich eine Karte anfertigen lassen, in der alle Orte mit entsprechend großen farbigen Kreisen eingetragen sind, die im Jahre 1912 einen Jahresumschlag an Eisenbahn- und Wasserstraßen-Güterverkehr von mehr als 500 000 To. hatten. Aus ihr ergeben sich aber für unseren heutigen Zweck nur wenige Anhalte, denn Orte mit starkem Ein- und Ausgang sind nur wenig vorhanden. Die Karte weist als solche nur Wetzlar, Gießen, Frankfurt mit Umgebung, ferner Aschaffenburg, Würzburg, Kassel, Eisenach und Erfurt auf, während mit mehr als 1 Million To. nur Gießen, Frankfurt, Kassel und Erfurt verzeichnet sind.

Für die Schiffahrt muß also die Betätigungsmöglichkeit erst geschaffen werden. Von der Richtung aus Frankfurt, das heißt vom oder zum Oberrhein, werden diese mit Rücksicht auf die günstigere Lage zu Rotterdam nur in beschränktem Maße und unter besonderen Umständen zu erwarten sein, von der Richtung über Bamberg müssen sie sich erst entwickeln. Im Gebiete selbst ist augenblicklich besonders Kali versandbereit und Bedarf an Steinkohlen vorhanden. Alles andere ist zunächst noch von geringerer Bedeutung, wenn auch vielfach entwicklungsfähig. Hier müssen nun Bestrebungen einsetzen, Aenderung zu schaffen, vorhandene Betriebe zu erweitern, neue anzulegen oder heranzuziehen. Von ausschlaggebender Bedeutung kann es dabei werden, wenn es gelingen sollte, die im fränkischen Jura liegenden Eisenerze in größerem Maße zu erschließen und teils an Ort und Stelle zu verhütten, teils nördlich gelegenen Hochofenwerken über die Werra- oder Fuldalinie zuzuführen. Etwas schwierig sind die Eisenerzverhältnisse in der fraglichen Gegend, aber die Tatsache, daß bedeutende Werke, beispielsweise die Maximilianshütte und Deutsch-Luxemburg, große Felder belegt haben und daß im letzten Jahre fast 300 000 To. gefördert wurden, läßt eine weitere Entwicklung umsomehr erwarten, als Deutschland seine leistungsfähigsten Erzfelder mit Deutsch-Lothringen verloren hat. In gedanklichem Zusammenhange steht nun die Möglichkeit, an geeigneter Stelle der Weser, am besten in Minden, dem Kreuzungspunkte des Stromes mit dem Mittellandkanal ein großes Eisenwerk zur Verhüttung und Weiterverarbeitung anzulegen. Dasselbe könnte Kokskohle billig auf dem Kanal, Eisenerze zunächst aus Schweden und später aus Nordbayern auf der Weser beziehen. Dadurch kann dem Weser-Main-Kanal ein Millionen Tonnen betragender Wechselverkehr zugeführt werden. Erze von Süden nach Minden und dem Ruhrrevier, Kohle von da zurück nach Minden und dem gedachten Hochofenwerke im fränkischen Jura. Hoffentlich bestätigen weitere Untersuchungen von hüttentechnischer Seite die im Verkehrsinteresse liegenden Wünsche, durch deren Erfüllung dann dem Weser-Main-Kanal mit einem Schlage die nötigen Gütermengen zugeführt werden würden. Die neue Wasserstraße wäre dann in der Lage, auch starke Anziehungskraft auf anderweite Versand- und Empfangsmengen Bayerns und der weiter liegenden Donauuferstaaten auszuüben, und von Bremen könnten mit großer Sicherheit die alten überseeischen Beziehungen wieder aufgebaut und erweitert werden. Was aber nicht über die Weserhäfen gehen will, kann auf dem gleichen, aber etwas verlängerten Wege nach Hamburg oder Emden gelangen, denn nach letzterem Hafen besteht von Minden aus eine Verbindung über den Mittelland- und Dortmund-Ems-Kanal, und nach Hamburg läßt sich, wie wir gesehen haben, unschwer eine auch der abgekürzten Verbindung mit dem Ruhrgebiet dienende Kanalanlage schaffen.

Auf verlorene Zuschüsse zu dem Unternehmen wird man allerdings kaum rechnen können, vielmehr muß versucht werden, die geldliche Last dem Reich und den etwaigen sonst zu Beteiligenden nach Möglichkeit zu erleichtern, denn ohne das kann gar nicht daran gedacht werden, in absehbarer Zeit Milliarden für den Weser-Main-Kanal aufzuwenden. Die notwendige Erleichterung wird hauptsächlich erfolgen müssen durch die Gewinnung von Wasserkräften an den zu kanalisierenden Flüssen und an Talsperren, die anzulegen sind, um die Kanäle mit Speisewasser zu versehen oder in den unterhalb belegenen Flußstrecken das Niedrigwasser zu erhöhen. Es ist Ihnen, meine Herren, bekannt, in welch wirksamer, ja geradezu ausschlaggebender Weise der Gedanke, Flußwasserkräfte in Elektrizität zu verwandeln, zur Verwirklichung neuer Wasserstraßenpläne — ich erinnere an den Main-Donau- und den Neckar-Donau-Kanal — beigetragen hat. Ueberall, wo Preußen und nach ihm das Reich in den letzten Jahrzehnten größere Wasserstraßenpläne verfolgt hat, waren diese, wenn irgend möglich, mit der Gewinnung von Wasserkräften verbunden, so an den Talsperren und Stauanlagen der Weser, in Schlesien, an der Lippe und an der Nogat. Die Gedanken zur Kanalisierung der Mosel, der Saar, der Lahn, der Ruhr, der Fulda, der Werra und der Saale sind auf eine wesentlich bessere Grundlage gestellt, seitdem bei ihnen die Verwertung der Wasserkräfte in Aussicht genommen ist. Ich will heute nicht auseinandersetzen, weshalb die Verhältnisse dafür gerade jetzt nach dem Kriege besonders günstig sind, Tatsache ist, daß mit diesen Verhältnissen noch eine ganze Reihe von Jahren gerechnet werden muß. Die neueren Entwürfe für die Kanalisierung der Werra und der Lahn rechnen denn auch damit, und weitere Untersuchungen müssen ebenfalls feststellen, wo im Zuge der Fuldalinie Wasserkräfte zu gewinnen sind. Für die Strecke oberhalb und unterhalb Kassel hat die preußische Regierung bereits eine entsprechende Vorlage eingebracht.

Meine Herren! Ich habe Sie mit weitausschauenden Plänen in die Zukunft geführt, und heute lastet auf uns noch die Schwere der Gegenwart. An eine schnelle Verwirklichung ist nicht zu denken, aber, wie auch die Wasserstrombauverwaltung seit mehr als 20 Jahren nach festen Grundsätzen stetig und zäh gearbeitet, wie sie trotz geringer Mittel im kleinen Rahmen Vorbildliches geschaffen hat, so muß auch jetzt das größere Ziel mit Ernst und Sachkenntnis erkannt, verfolgt und, soweit möglich, allmählich vorbereitet werden. Reich, Staat und Beteiligte müssen, jeder im Rahmen seiner Mittel und Zuständigkeiten zusammenwirken, und wenn dann die Zeit der Erfüllung kommt, mögen wir vorbereitet sein, der Weser den Platz in der heimischen Wasserwirtschaft zu schaffen, der ihr nach der örtlichen Lage zukommt und der sie befähigen wird, eine rein deutsche Verbindung zu schaffen:

Vom Fels zum Meer!"

An den mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag schloß sich nach den Worten des Dankes an den Redner durch den Vorsitzenden eine rege Aussprache an.

Oberbürgermeister Becker, Minden, betonte das natürliche Interesse Mindens, der Stadt am Schnittpunkt von Weser und Kanal, an dem weiteren Ausbau der Weser, der aber zugleich Kraftquellen zur Verfügung stelle, deren Ausnutzung die Not des Vaterlandes jetzt erheische. Durch Ausbau der Weser und ihre südliche Verlängerung durch den Werra-Main-Kanal nach Bayern werde eine Herzschlagader zur Verbindung von Nord und Süd geschaffen. Er bat die Vertreter des Reichs und der Behörden um tatkräftige Förderung und forderte die Beteiligten auf, sich in einem Weserbunde zusammenzuschließen.

Senator Dr. Apelt, Bremen, führte aus, Bremen habe nicht nur eine natürliche Anhänglichkeit an seine Mutter, die Weser; sondern es sei sich auch seiner Abhängigkeit von ihr bewußt. Der Ausbau der Weser sei für Bremen nicht eine der Möglichkeiten zur Verbindung mit dem Industriegebiet Rheinland-Westfalen. Den Weg dahin erstrebe es durch den bekannten und auch von Sympher erörterten Kanalplan. Unabhängig davon sei die Ausgestaltung der Weser zu einem Großschiffahrtsweg, und zwar durch Vollkanalisierung und ihre südliche Verlängerung ein weiteres selbständiges Ziel Bremens.

Geh. Rat Rocholl, Berlin, erklärte das lebhafte Interesse des Reichsverkehrsministers an der Sitzung, das durch Entsendung von drei Vertretern zum Ausdruck komme. Der Reichsverkehrsminister erkenne die Wichtigkeit der hier behandelten Fragen an, da sie von ungeheurer Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft seien. Der Reichsverkehrsminister wolle alle diese Pläne, soweit es die Reichsfinanzen irgend zuließen, fördern.

Außerdem sprachen noch zahlreiche Vertreter verschiedener Städte, Interessenten-Vereinigungen, der Landwirtschaft und der Schiffahrt. Alle stimmten den Plänen und der Bildung eines Weserbundes zu.

In einer besonderen anschließenden Versammlung wurde dann der Weserbund gegründet. Er hat im wesentlichen die Förderung folgender Ziele zur Aufgabe: Ausgestaltung der Weser zum Großschiffahrtsweg, Erschließung der Wasserkräfte der Weser und ihrer Nebenflüsse, Anschluß an das übrige deutsche Wasserstraßennetz, insbesondere auch nach Mittel- und Süddeutschland. Den vorläufigen Vorstand bilden: Ministerial-Direktor Dr. ing. Sympher † *), Berlin, als Vorsitzer, Reg.-Rat Petzet, Bremen, Direktor des Norddeutschen Lloyd, als stellv. Vorsitzer, Oberbürgermeister Dr. Becker, Minden, als stellv. Vorsitzer. Weiter sind in Aussicht genommen: Handelskammer-Präses Pfeiffer, Kassel, und Oberbürgermeister Wächter, Bamberg. Beide waren verhindert, an den Sitzungen teilzunehmen; es darf aber darauf gehofft werden, daß sie ebenfalls zum Eintritt in den Vorstand bereit sind. Mit der Geschäftsführung wurde einstweilen Herr Dr. H. Flügel, Bremen, betraut.

*) Siehe den Nachruf auf der ersten Seite dieses Heftes. Die Schriftleitung.

Eisenbahn-Tarif-Politik und Binnenschiffahrt.

Dr. H. Dänner.

Am 13. Januar 1922 fand eine Sitzung des vorläufigen Reichseisenbahnrates statt. In derselben brachte in Vertretung der Binnenschiffahrt Dr. Schmitz, Duisburg, im Benehmen mit den anderen zwei Binnenschiffahrtsvertretern, Kommerzienrat G. Stinnes, Mülheim, und Direktor Thielecke, Breslau, den vom Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt ausgearbeiteten Antrag ein. Derselbe bezog sich im ersten Absatz auf die Forderung von Ausgleichstarifen für die Wasserstraßen, im zweiten auf die Frage der Nebengebühren. Der Vorsitzende, Herr Staatssekretär Stieler, erklärte, daß er gegen den Antrag in seiner Gesamtheit gar keine Bedenken habe, zumal er bereits in der Einleitung auf die mannigfachen Anregungen zur Erstellung von Ausgleichstarifen für die Binnenhäfen ausdrücklich hingewiesen und die Bereitwilligkeit des Verkehrsministeriums erklärt habe, diese Anträge beschleunigt zu prüfen und ihnen nach Möglichkeit stattzugeben. Über den ersten Absatz wurde, da der Vorsitzende ihm im Benehmen mit dem Verkehrsministerium von vornherein zustimmte, auf eine Abstimmung verzichtet, so daß dieser Antrag als angenommen betrachtet werden darf. Über den zweiten Absatz wurde ausdrücklich abgestimmt und durch Gegenprobe die Annahme des Antrages mit überwiegender Mehrheit festgestellt.

Daraus geht hervor, daß bei der Sitzung des Reichseisenbahnrates das Vorgehen der Binnenschiffahrt, in dankenswerter Weise unterstützt durch die Industrie- und Handelskreise, namentlich Südwestdeutschlands, im wesentlichen erfolgreich war. Während der Aussprache hatten auch die Vertreter der Regierungen von Baden, Bayern, Württemberg, Hessen und Sachsen eine Erklärung abgegeben, die auf das nachdrücklichste den Standpunkt der deutschen Binnenschiffahrt unterstützte.

Die wichtigste Grundlage für das zweckmäßige Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt ist und bleibt eine entsprechende Gestaltung der Eisenbahntarife. Nach der genannten feierlichen Zusage des Vorsitzenden des Reichseisenbahnrates, des Herrn Staatssekretär Stieler, den Antrag auf Ausgleichstarife betreffend, ist nun jetzt vielleicht doch zu hoffen, daß mit der schon jahrzehntelangen genannten und notwendigen Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt allmählich Ernst gemacht wird. War es doch nicht nur ein Schlagwort, sondern eine Frucht wirtschaftlicher Einsicht, die im Frühjahr 1919 zur Schaffung eines Verkehrsministeriums führte. Zugrunde lag die durchaus richtige Auffassung, daß alle Verkehrsmittel, staatliche und private, dem allgemeinen Wirtschaftsleben dienen und daß es schließlich eine Stelle geben muß, wo die Interessen, Sorgen und Wünsche aller dieser verschiedenen Gruppen zusammenlaufen, wo Übersicht herrscht und wo nötigenfalls ausgeglichen und vermittelt werden kann. Das letztere etwa durch Eingriffe in die freie Wirtschaft? Nein, sondern nur durch Maßnahmen, wie sie notwendig sind, um zu verhindern, daß ein Nebeneinander- und Gegeneinanderarbeiten stattfindet, und um das Prinzip der größten Wirtschaftlichkeit gerade für die Grundlage der gesamten Volkswirtschaft, das Verkehrswesen, zur Durchführung zu bringen. Nur ein Beispiel: Im Herbst besteht in landwirtschaftlichen Gegenden größter Mangel an gedeckten Wagen für Erntetransporte, besonders Kartoffeln. Nicht weit davon rollen in gleichen Wagen Massengüter der niedrigsten Tarifklasse, Kalisalze, in großen Mengen zum Seehafen, auf weiten Strecken immer an der Wasserstraße entlang, wo seit Monaten Hunderte von Kähnen beschäftigungslos liegen. Ergebnis für die deutsche Wirtschaft: Die Kartoffeln erfrieren oder verfaulen, da die notwendigen G-Wagen fehlen; der Schiffer bleibt weiterhin wochenlang ohne Fracht; die Eisenbahn fährt Güter, bei denen sie notorisch nicht die Selbstkosten deckt. Nicht darf es in Zukunft mehr eine einseitige Tarifpolitik der Eisenbahn geben, sondern Zusammenfassen und Abwägen aller Verkehrsinteressen und -Beziehungen ist notwendig. Die Reichseisenbahn ist nichts Isoliertes in unserer Wirtschaft, sondern sie steht in engem Zusammenhang mit den Privat- und Kleinbahnen, dem Speditions- und dem Umschlagsgewerbe und schließlich ganz besonders mit dem zweitgrößten Verkehrsmittel, der Binnenschiffahrt.

Ganz im Gegensatz hierzu hat sich die Tarif-Politik der Eisenbahn besonders in den letzten Jahren in einer Richtung bewegt, die dem Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn- und Binnenschiffahrt unmittelbar und scharf entgegenwirkt. Nicht nur in den Kreisen der Binnenschiffahrt, sondern auch in denen der Industrie, die am Wassertransport interessiert und in Hafengebieten ansässig sind, sowie auch in weiteren Kreisen des Großhandels und der Industrie, insbesondere auch bei den an Wasserstraßen liegenden Städten in Hinsicht auf die mit größten Opfern ausgeführten Kanalbauten und Hafenanlagen, ist infolgedessen eine große Bewegung entstanden, die sich zur Aufgabe stellt, diese schädigenden Wirkungen der Eisenbahn-Tarif-Politik unter Berücksichtigung und Förderung der allgemeinen Wirtschaftsinteressen festzustellen und zu beseitigen.

Die Entstehung und das Wesen dieses augenblicklich bestehenden unnatürlichen Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt ergibt sich aus der im folgenden gegebenen Übersicht über die Eisenbahn-Tarif-Politik der letzten Jahre.

Wie offen und mit welchen Mitteln während der Jahrzehnte vor dem Kriege ein Wettkampf zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt geführt worden ist, zeigen einige Stellen aus dem Buche „Staffeltarife und Wasserstraßen 1894" von Ober-Reg.-Rat Ulrich, damaligem Vortragenden Rat und Eisenbahntarif-Dezernenten im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dessen Tendenz im wesentlichen nichts anderes war, als die Wasserstraßen mit allen Mitteln durch die Eisenbahn zu bekämpfen: „Der Verkehr auf den Wasserstraßen hat sich in den letzten 20 Jahren in überraschender Weise entwickelt und zwar insbesondere der Verkehr auf weiten Entfernungen. — Die Anwendung des Prinzips, auf weite Entfernungen zu niedrigeren Sätzen zu befördern, als auf kurze, hat unzweifelhaft wesentlich mit zu der großartigen Entwicklung der Binnenschiffahrt beigetragen. Noch andere Gründe waren maßgebend für die auffällige Zunahme des Verkehrs der Wasserstraßen. Man kann sie dahin zusammenfassen, daß der Wassertransport in den letzten 20 Jahren sich außerordentlich verbesseret und vermehrt hat in bezug auf Billigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit und Regelmäßigkeit. Diese natürliche Entwicklung der Binnenschiffahrt wurde noch gesteigert durch Abgabe- und Gebührenfreiheit auf den Strömen. — Alle diese vorerwähnten Umstände haben dahin zusammengewirkt, daß die Binnenschiffahrt in Deutschland die Eisenbahn in bezug auf die Billigkeit der Beförderung immer mehr unterbietet, ihnen in bezug auf Schnelligkeit, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Transportes immer näher kommt. — Die Eisenbahnen sind von den Wasserstraßen in ihren Lebensinteressen bedroht, längs des Rheins und der Elbe sind sie zum großen Teil bereits auf die Rolle des Zubringers und Abholers des Verkehrs, eine Art Rollfuhrmann für die großen Wasserstraßen, zurückgedrängt. Und wenn der Mittellandkanal erst den Rhein mit Weser und Elbe verbindet und das Rheinschiff ohne Umladung nicht nur den Verkehr von und nach den deutschen Nordseehäfen, sondern von der Elbe weiter auf den märkischen Wasserstraßen und der Oder, auch den Verkehr zwischen dem Osten und Westen bedienen wird, dann wird der Verkehr der Eisenbahn gewaltig abnehmen. — Ich bin überzeugt, daß auch die deutschen Eisenbahnen in der Lage sind, den Wettbewerb gegen die Wasserstraßen aufzunehmen, wenn sie nur die richtigen Mittel anwenden."

Dauernd hatten sich die Binnenschiffahrttreibenden bis vor dem Kriege zu beklagen über die Einführung von immer neuen Ausnahmetarifen, die den Wasserstraßen gerade die für sie wesentlichen Massengütertransporte entzogen und die wirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung der Binnenschiffahrt künstlich herabdrückten. Groß war die Zahl solcher Ausnahmetarife, welche weiterhin gerade für solche Verkehrsbeziehungen galten, für die auch Wasserwege in Betracht kamen, also sich als Wettbewerbstarife gegenüber der Binnenschiffahrt darstellten, Ausnahmetarife, welche oft nicht einmal die Selbstkosten der Eisenbahn deckten, die Binnenschiffahrt aber wesentlich zu beeinträchtigen imstande waren. Ständig wurden von der Binnenschiffahrt Klagen erhoben wegen der Seehäfenausnahmetarife, deren Geltungsbereich auf die direkten Eisenbahnverbindungen beschränkt wurde, deren Anwendung also auf den gemischten, d. h. Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsverkehr, nie genehmigt wurde.

Trotz dieses teilweise schroffen Verhältnisses der Eisenbahn gegenüber der Binnenschiffahrt in der Zeit vor dem Kriege zeigt ein Vergleich der Verkehrsleistungen dieser beiden Verkehrsmittel, daß der Anteil der Binnenschiffahrt an der Bewältigung des gesamten deutschen Güterverkehrs ein ganz gewaltiger war. An Tonnenkilometern wurden 1912 geleistet von der Eisenbahn rund 59 Milliarden, während sich die Gesamtleistung der Wasserstraßen auf 20,2 Milliarden belief. Die Länge der Wasserstraßen betrug 12 000 km, die der Eisenbahnen rund 60 000 km. Von den gesamten Verkehrsleistungen beider Verkehrsmittel entfiel also etwas mehr als $^1/_4$ auf die Wasserstraßen und nicht ganz $^3/_4$ auf die Eisenbahnen. Die Länge der Eisenbahnen ist mehr als 5mal so groß als die der Wasserstraßen, während die tkm-Leistung der Eisenbahn nur das Dreifache derjenigen der Binnenschiffahrt betrug. Es ergibt sich demnach auch ein gewaltiger Unterschied in der Verkehrsdichte. Diese beläuft sich bei den Eisenbahnen auf nur rund 950 000 t, bei der Binnenschiffahrt dagegen auf 1 400 000 t.

Die Binnenschiffahrt ist also ein wichtiger Faktor im deutschen Verkehrswesen und hat ein Anrecht auf verständnisvolle Berücksichtigung ihrer Interessen. Falsch wäre es und ein grober Verstoß gegen das heute mehr denn je notwendige Prinzip der größten Wirtschaftlichkeit, wenn Eisenbahn und Binnenschiffahrt weiterhin gegeneinander arbeiten würden. Notwendig

ist daher vor allem eine Änderung oder ein Ausgleich der in der Eisenbahntarifpolitik während des Krieges und in der Nachkriegszeit allmählich zutage getretenen unhaltbaren Härten der Binnenschiffahrt gegenüber.

Es war, wie die Eisenbahn es selbst jetzt erkannt hat, ein Fehler, daß die Eisenbahnverwaltungen während des Krieges die Finanzfrage in den Hintergrund treten ließen. Dieses Versäumnis war ja allerdings keine Eigentümlichkeit der Eisenbahnverwaltungen, sondern zeigte sich in noch größerem und empfindlicherem Maße bei der allgemeinen Finanzverwaltung. Die deutschen Staatsbahnverwaltungen glaubten mit Tariferhöhungen nur sehr langsam und vorsichtig vorgehen zu dürfen, obwohl die Einnahmen bald nicht mehr genügten, um die Ausgaben zu decken, und schon die ersten Kriegsjahre hatten ihre Reserven verzehrt. Die gewaltige Steigerung der Betriebsausgaben und die im Vergleich hierzu unzureichende Erhöhung der Eisenbahntarife hat das Finanzergebnis der Reichseisenbahn fortlaufend immer ungünstiger beeinflußt. So betrug denn das Defizit der Eisenbahn im Jahre 1919 4,8 Milliarden Mark, im Jahre 1920 15,6 Milliarden und im Jahre 1921 10,8 Milliarden Mark. Das Gewicht dieser Zahlen wurde vom Reichsverkehrsministerium keinen Augenblick verkannt und eine alsbald nach Überführung der Eisenbahn auf das Reich vorgenommene sorgsame Prüfung der Verhältnisse kam zu dem Ergebnis, daß die Deckung in der Hauptsache eben nur durch Steigerung der Einnahmen durch Tariferhöhung gewonnen werden könne. Diese Erhöhungen kamen nun allerdings, aber immer viel zu spät, und sie waren stets auch gänzlich unzureichend. Seit Ausbruch des Krieges im Jahre 1914 sind folgende allgemeine Erhöhungen der Eisenbahngütertarife eingetreten, denen die jeweils bestehenden Frachten zugrunde gelegt wurden:

am	1. 10. 17	um	7 %
„	1. 4. 18	„	15 %
„	1. 4. 19	„	60 %
„	1. 10. 19	„	50 %
„	1. 3. 20	„	100 %
„	1. 12. 20	„	15 %
„	1. 4. 21	„	65 %
„	1. 11. 21	„	30 %
„	1. 12. 21	„	50 %
„	1. 2. 22	„	30 %

Wie stark im übrigen diese Erhöhung der Eisenbahnfrachten bis Ende 1921 hinter der Erhöhung der Preise seit 1913 zurückgeblieben ist, ergibt sich deutlich aus folgender Gegenüberstellung der Preise und Eisenbahnfrachten:

	Preis Steigerung 1913 – 21	Fracht Steigerung bei: 100 km	250 km	500 km
	%	%	%	%
Fettförderkohle .	3376	2625	2634	1614
Hochofenkoks . .	3691	1810	1742	1614
Braunkohle . . .	2978	1810	2160	1994
Gießereiroheisen .	2830	1809	2025	2097
Rohblöcke . . .	4000	1809	1813	1684
Stabeisen . . .	4592	2216	2255	1973
Roggen	3233	2261	2096	1904
Zucker	8441	2261	2096	1904

Gegenüber dem Friedensstand war die allmähliche Teuerung entsprechend der Geldentwertung eine allgemeine; sie traf die Eisenbahn ebenso stark wie die Binnenschiffahrt. Die Eisenbahn hat ihr aber bei Bemessung ihrer Tarife erst sehr spät und immer in ungenügender Weise Rechnung getragen. So waren beispielsweise im Oktober 1920 die Eisenbahntarife auf etwa das Sechsfache heraufgesetzt, während ihre mit rationellem Betrieb unmittelbar zusammenhängenden Selbstkosten sich etwa um das Fünfzehnfache erhöht haben mußten. Im Binnenschiffahrtsbetrieb war jedenfalls damals schon die durchschnittliche Steigerung aller Betriebskosten auf die Ziffer zu bewerten: Die Arbeitslöhne betrugen das Zehnfache der Friedenslöhne; neu waren hinzugekommen die Bezahlung von Überstunden und besondere Entlohnung von Leistungen, welche früher als Schiffsarbeiten angesehen wurden. Ebenso waren die gesetzlichen und freiwilligen Kosten sozialer Fürsorge gewachsen, ebenso sämtliche Materialpreise, so Kohle um etwa das Sechzehnfache trotz des erheblich schlechteren Brennwertes, Schmiermittel, Farben und technische Ausrüstungsgegenstände sogar um das 20- bis 30fache, wobei der Verbrauch infolge verminderter Qualität bedeutend größer war. Auch die Reparaturen erforderten Aufwendungen, die 15- bis 30fach höher waren und häufig den Vorkriegswert ganzer Fahrzeuge überschritten. Entsprechend der Steigerung der Schiffswerte auf mindestens das 15fache des Friedensstandes erhöhten sich die Versicherungsprämien und die für Abschreibung und Erneuerung zurückgestellten Summen. Die durch die angeführten persönlichen und sachlichen Ausgaben bedingten Unkosten des Schiffahrtsbetriebes erfuhren noch eine bedeutende Erhöhung durch die erheblich herabgesetzte Ausnutzungsmöglichkeit des Schiffsparkes. Die Fahrzeiten waren wesentlich eingeschränkt worden, so daß etwa eine Verdoppelung der Reisedauer eingetreten war. Sonn- und Feiertage sowie Verlängerung der Reparaturzeiten verursachten einen Verlust von etwa 50 Schiffahrtstagen im Jahre. Diesen bedeutenden Mehrbelastungen mußte sich die auf Deckung der Selbstkosten angewiesene privatwirtschaftlich organisierte Binnenschiffahrt gezwungenerweise mit ihren Frachten anpassen. So entstand das allgemein bekannte gewaltige Mißverhältnis zwischen Wasserfrachten und Eisenbahntarifen.

Die Binnenschiffahrt, die auf Deckung ihrer Selbstkosten angewiesen ist, weil sie dieselben nicht wie die Eisenbahn aus dem Säckel der Steuerzahler decken kann, war nicht in der Lage, die Transporte zu den ruinösen Frachtsätzen der Eisenbahn oder — wie naturgemäß erforderlich — noch billiger auszuführen, und wurde infolgedessen mehr und mehr ausgeschaltet, ausgeschaltet sowohl im eigentlichen Massengüterverkehr in ganzen Kahnladungen als auch im Teil- oder Wagenladungs- und Stückgutverkehr. Aus diesem Grunde waren die Transporte, die vordem die Binnenschiffahrt beförderte, fast ausnahmslos auf die Eisenbahn übergegangen, und hat den an sich schon großen Wagen- und Lokomotivenmangel, der zeitweise herrschte, außerordentlich vermehren helfen. Die Binnenschiffahrt fand nur noch in den Richtungen ausreichende und auskömmliche Beschäftigung, in denen regelmäßig so große Mengen an Massengut transportiert werden mußten, daß sie die Eisenbahn allein nicht zu bewältigen vermochte.

Die weiter oben schon vermerkte allmähliche Heraufsetzung der Eisenbahntarifsätze im Laufe der letzten 2 Jahre und ganz besonders die gemäß Friedensvertrag notwendig gewordene Abschaffung der meisten Ausnahmetarife könnte nun vielleicht den Glauben erwecken, als ob das Verhältnis zwischen Eisenbahntarifen und Wasserfracht allmählich wieder ein normales und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt wieder hergestellt worden wäre. Dies ist aber ganz und gar nicht der Fall, sondern die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt gegenüber der Eisenbahn ist bei der augenblicklichen Gestaltung der Eisenbahntarife mehr denn je in Frage gestellt.

Nachdem bereits in den Jahren 1916 und 1917 verschiedene Ausnahmetarife beseitigt oder auf eine höhere Grundlage gestellt worden waren, trat allerdings zum 1. 10. 19 eine wesentliche Einschränkung der Ausnahmetarife ein und zwar in der Hauptsache als eine Folge des Artikels 365 des Friedensvertrages. An belangreicheren Ausnahmetarifen blieben aber noch bestehen: a) Grubenholz, b) gewisse Rohstoffe, wie Brennstoffe, verschiedene Düngemittel, Erden, Erze, c) Düngekalk, d) Steine zum Wege-, Bahn- und Wasserbau, e) Eisenerz an zollinländische Hochöfen und Bleihütten, f) Kohle, Koks und Briketts. Von diesen Ausnahmetarifen wurden ferner mit der am 1. 12. 20 erfolgten Einführung eines neuen Eisenbahntarifes Teil I Abt. B. und der damit verbundenen Neueinteilung der Güter in 5 statt bisher 4 Klassen einige entbehrlich; denn der neue Tarif versetzte dieselben in die niedrigste Tarifklasse E. Die Aufhebung dieser Ausnahmetarife hat daher für eine große Zahl von Gütern gar nicht zu Frachten geführt, die höher wären, als sie sich nach den beseitigten Ausnahmetarifen ergeben würden. Nach den statistischen Ermittlungen sind 1917 zu Ausnahmetarifen von der Eisenbahn gefahren worden 63 % der Tonnenkilometer. Der größte Teil der Mengen, die damals zu Ausnahmetarifen befördert wurden, wird auch heute noch entweder zur neuen Tarifklasse E, die dem früheren Ausnahmetarif II (Rohstofftarif) entspricht, oder zu Ausnahmetarifen befördert. Im Jahre 1911 wurden im ganzen von der Eisenbahn befördert: 395 Millionen Tonnen. Davon entfielen auf die Güter, die heute noch zur Klasse E oder zu Ausnahmetarifen gehen, 215 Millionen Tonnen, also 54 %, und diese Güter sind: Braunkohle, Steine, Kohle, Eisenerz, Erden, andere Erze, Kalk, Düngemittel, also Güter, auf die in der Hauptsache gerade die Binnenschiffahrt angewiesen ist.

Während die obengenannten Erhöhungen bis zum 1. 12. 20 alle Güter gleichmäßig betroffen hatten, und dadurch allerdings die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraßen etwas gesteigert worden war, wurde bei der Erhöhung vom 1. 12. 20 versucht, die Eisenbahnwirtschaft durch eine Neubearbeitung wesentlicher Tarifbestimmungen, insbesondere durch Umgestaltung der Gütereinteilung wie auch durch Übergang zum Staffeltarif auf eine neue Basis zu stellen. Die Erhöhung am 1. 12. 20 von 15 % war also nur eine durchschnittliche. Ebenso war die Erhöhung vom 1. 4. 21 um 65 % auch nur eine durchschnittliche, sie lag zwischen 85 und 50 %. Diese Staffelung bedeutete, daß die ersten 350 km zugunsten der folgenden Kilometer ganz gewaltig verteuert wurden. Der Einheitssatz für den Tonnenkilometer betrug auf den kürzeren Entfernungen ein Vielfaches gegenüber den weiteren Entfernungen.

Die Binnenschiffahrt hatte sofort die unheilvolle Wirkung dieses Staffeltarifes auf den Verkehr der Wasserstraßen vorausgesehen. Damals aber konnte der Einfluß des Staffeltarifs auf die Binnenschiffahrt nur geschätzt werden, während heute klare Ziffern vorliegen, die seine unheilvolle Wirkung beweisen. Während fast alle deutschen Industrien langsam aber sicher die Krisen der Nachkriegszeit überwunden haben und gegenwärtig in Blüte stehen, hat die deutsche Binnenschiffahrt im Jahre 1921

geradezu erschreckende Verkehrsrückgänge zu verzeichnen und auf allen Wasserstraßen gibt ihre Lage zu ernsten Besorgnissen Anlaß. Auf allen Stromgebieten zeigt sich übereinstimmend ein starker Verkehrsrückgang gerade in den für sie wesentlichen Gütern der Klasse D und E und der Ausnahmetarife. Diese Erscheinung ist keine zufällige, sondern ergibt sich notwendig eben aus der Einführung des Staffeltarifs. Wenn man von den bei direkter Bahnverladung in Frage kommenden Tarifsätzen die Vor- und Nachfracht nach dem in Betracht kommenden Umschlagsplatz in Abzug bringt, so wird mit dieser Differenz die Wettbewerbsfähigkeit des Wasserverkehrs ausgedrückt; aus der Frachtspannung zwischen direkten und Anschlußfrachten müssen Umschlagskosten, Wassertransport, Versicherungsgebühren und der für die Wasserverladung an sich notwendige Frachtanreiz gedeckt werden. Gewiß sind diese Frachtspannungen zwischen dem 1. 12. 20 und dem 1. 12. 21 gewachsen, und es könnte daraus eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraßen gefolgert werden. Dieser Schluß wäre aber irrig: denn die Erscheinungen unseres Wirtschaftslebens, welche die Eisenbahnverwaltung dazu nötigten, in Jahresfrist ihre Tarife durchschnittlich zu verdoppeln, sind doch auch an der Binnenschiffahrt nicht spurlos vorübergegangen, vielmehr hat sie infolge ihres privatwirtschaftlichen Charakters alle Veränderungen des ganzen Preisniveaus (Kohle, Löhne, Materialien usw.) voll mitmachen müssen und braucht heute entsprechend höhere Frachtspannungen als im Dezember 1920. Ja sogar ist die Frachterhöhung bei den Anschlußstrecken am größten geworden. Grund hierfür ist nicht nur die hohe Staffel im Nahverkehr, sondern auch der Umstand, daß die gleichbleibenden Abfertigungsgebühren bei kurzen Entfernungen ohnehin schwerer, bei Zu- und Ablaufsstrecken aber doppelt in das Gewicht fallen. Die Steigerung der direkten Strecken ist geringer, verhältnismäßig am kleinsten ist die Veränderung der Frachtspannung zugunsten des Wasserweges: die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt mußte also abnehmen und hat auch tatsächlich im vergangenen Jahre 1921 in geradezu katastrophaler Weise abgenommen.

Als Ausgleich gegen die Härten des Staffeltarifs, die schon im Staffelprinzip selbst liegen und von der Höhe der jeweiligen Tarifsätze unabhängig bleiben, hatte die Binnenschiffahrt, wie in den einleitenden Worten vermerkt, in der Sitzung des vorläufigen Reichseisenbahnrates die Einführung von Ausgleichstarifen nach den Binnenumschlagsplätzen beantragt, und zwar mit 100 km Zone und 801—900 km Staffel. Dadurch würde das vor Einführung des Staffeltarifs zwischen Schienen- und Wasserweg bestehende Spannungsverhältnis wieder hergestellt werden. Die deutsche Binnenschiffahrt erwartet entsprechend der von dem Vorsitzenden des Reichseisenbahnrates, Herrn Staatssekretär Stieler gegebenen Zusage von dem Reichsverkehrsministerium, in welchem Eisenbahn und Wasserstraßen durch gleichgeordnete Abteilungen ihre Vertretung finden sollen, eine Politik des Ausgleiches und Maßnahmen, die dem Grundsatz Rechnung tragen, daß Eisenbahn und Binnenschiffahrt sich gegenseitig beleben und ergänzen müssen. Durch Einführung der beantragten Ausgleichstarife würde dieses notwendige Zusammenarbeiten im Interesse beider Verkehrsmittel und zum Wohle des deutschen Verkehrs- und Wirtschaftslebens wesentlich gefördert werden.

Eisenbahnen und Binnenschiffahrt sind beide auf das engste aufeinander angewiesen, sind beide gleichberechtigte und gleich wertvolle Werkzeuge im Dienste des immer größere Ansprüche stellenden Verkehrs. Beide befruchten sich gegenseitig bei Vermeidung eines verständnislosen Gegeneinanderarbeitens. Die Wasserstraßen ziehen nicht nur aus einem Hand-in-Handarbeiten mit der Eisenbahn große Vorteile, sondern dienen auch der Eisenbahn als die besten Zubringer des Verkehrs. Zeigt doch die Verkehrsgeographie, daß nur ein geringer Teil der auf den Wasserstraßen beförderten Güter unmittelbar von dem Orte kommt, an welchem er der Wasserstraße zur Beförderung übergeben wird. Nur ein geringer Teil dieser Güter verbleibt an dem Orte, an welchem er die Schiffahrtsstraße verläßt. Die überwiegende Anzahl der auf den Wasserstraßen gefahrenen Güter benutzen vielmehr den sogenannten gebrochenen Verkehr, den kombinierten Eisenbahn- und Wasserweg.

Das Reichsverkehrsministerium hat sich denn auch als vornehmste Aufgabe gesetzt die Ausschaltung eines übertriebenen unproduktiven Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Binnenfahrt, volle Ausnutzung der in den Wasserstraßen liegenden Verkehrsmöglichkeiten, welche aber voll und ganz von der Eisenbahntarifpolitik abhängig ist. Regulator ist und bleibt der Eisenbahntarif. Denn der Kaufmann sucht immer den billigsten und vorteilhaftesten Weg für seine Güter. Bei der heutigen Gestaltung des Eisenbahntarifschemas kann aber die Binnenschiffahrt, die unbedingt auf den gebrochenen Verkehr angewiesen ist, so billig sein wie sie will, sobald für den Zulauf und den Abtransport außer den hohen Abfertigungsgebühren die Spitzenfrachtsätze der Eisenbahn zu bezahlen sind, wird der Gesamtverkehr zu teuer und der Versand über die Wasserstraße ausgeschaltet. Die Binnenschiffahrt kann hiernach dem Bezieher keine Vorteile bieten, und da der Wassertransport längere Zeit beansprucht und sonstige Eigentümlichkeiten aufweist, wird kein Mensch den Wasserweg wählen. Es ist also lediglich die Anschlußbahnfracht, welche den Wasserweg ausschaltet. Dieser Zustand ist unhaltbar, und um die normalen Verhältnisse wieder herzustellen, muß eine Maßnahme wie die beantragten Ausgleichstarife getroffen werden, so daß also Eisenbahn und Wasserstraßen einander in die Hände arbeiten. Die Binnenschiffahrt muß endlich einmal als gleichberechtigtes und ergänzendes Glied im Verkehrswesen anerkannt und nicht als lästiger Mitbewerber behandelt werden. Je besser das Tarifschema diesbezüglich gestaltet wird, desto reiner und natürlicher wird die gesamte Verkehrsbewegung, die zwei besonderen Verkehrswege, die Bahn und den Strom, berücksichtigen. Wird dieses Ziel erreicht, dann machen sich die Segnungen eines regen Verkehrslebens, vermittelt durch Eisenbahn und Binnenschiffahrt, fühlbar, wie auf dem inländischen Markt, so auch auf dem Weltmarkte, ebenso sehr für den Landmann wie für Handel und Industrie.

Wie unsere Urgroßväter den Ausbau eines Chausseenetzes, unsere Großväter und Väter den Bau eines Eisenbahn- und Wasserstraßennetzes fördern halfen, so ist es unsere Aufgabe, das Ziel der modernen Verkehrspolitik nach Übernahme der Eisenbahnen und der Wasserstraßen auf das Reich, ein wirksames Zusammenarbeiten dieser beiden größten Verkehrsmittel, der Reichseisenbahn und der Reichswasserstraßen, zu erreichen. Ein jeder Wirtschafts- und Verkehrspolitiker, der diese großen Aufgaben der Zeit erkennt, wird nicht etwa künftighin ein einseitiger Eisenbahnpolitiker sein. Er wird vielmehr mit aller Energie auf die möglichste Vervollkommnung und Heranziehung beider Verkehrsmittel zugleich hinzielen und nur darauf achten, daß beide, technisch gleich vervollkommnet, den ihrer Eigenart und ihren Vorzügen entsprechenden Verkehr nach Art, Mengen und Wegen zu erledigen haben.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Das Arbeitsprogramm der Mitteldeutschen Ausstellung 1922 Magdeburg. Nach großzügig angelegtem Organisationsplan findet vom Juni bis September 1922 einschließlich in Magdeburg die große Ausstellung des Wiederaufbaues statt. Die Miama wird in ihrer ersten Abteilung „Siedelung" ein Mustergut sowie Musteranlagen in Siedelungs- und Kleinwohnungsbau, ferner vorbildliche gewerbliche Bauten und gartenwirtschaftliche Anlagen schaffen. Das Baugewerbe wird durch bauindustrielle Maschinen und Geräte vertreten sein. — Die „Sozialfürsorge" umfaßt alles Wesentliche von der Säuglingsfürsorge bis zur Kriegsbeschädigten-Fürsorge, das Versicherungswesen, das Heilwesen einschließlich der medizinisch-technischen Industrie, weiterhin die Nahrungs- und Genußmittelkontrolle, sowie spezielle Volkswohlfahrtspflege (Volksspeiseanstalten, Herbergen, Volkshochschulen, Volksbibliotheken, Sozialpädagogik usw.).

Die 3. Abteilung „Arbeit" wird sowohl nach der theoretischen Seite hin (u. a. Betriebswissenschaft), als auch nach der praktischen Seite hin für die gesamte deutsche Arbeit ausgebaut. Das Programm gliedert sich in Rohstoffwirtschaft, Verkehrswesen, Kommunalwirtschaft und Industrie. Was die Industrie anbetrifft, so bleibt die Ausstellung lediglich auf das mitteldeutsche Wirtschaftsgebiet beschränkt. Industrierohstoffe, Halb- und Fertigfabrikate erscheinen nach Branchen geordnet. Die eigentliche Rohstoffwirtschaft wird durch Land- und Forstwirtschaft, Berg-, Hütten- und Salinenwesen, Energiewirtschaft (Wasser, Luft, Wärme, Elektrizität), chemische Industrie und — was heute der besonderen Beachtung wert ist — Abfallverwertung, gekennzeichnet. Das Verkehrswesen erstreckt sich auf Modelle und Anschauungsmaterial in Binnenschiffahrt, Eisenbahn- und Straßenbahnwesen, Kraft-, Luft- und Postverkehr.

Die Abteilung „Kommunalwesen" bezieht Straßen- und Kanalisationsanlagen, gewerbliche Einrichtungen (städtische Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke sowie deren Betriebsmittel), Feuerlöschwesen, Kommunalbildungswesen, Kommunallebensmittelversorgung (Markthallen, Schlachthäuser usw.) ein. Die Sonderausstellung erstreckt sich auf die verschiedensten Gebiete, wie „das Handwerk", „Kunst und Kunstgewerbe", Dorf- und Waldschule, „Friedhofkunst", „Sport und Spiel", „Die Reklame" und auf die Interessengebiete der Frau in einer Sonderveranstaltung „Die Frau".

Die Durchführung der Miama sowie die Eröffnung der Ausstellung am 1. Juni 1922 ist durchaus gesichert. Es wurden bisher insgesamt rund 15 000 qm fest belegt. Dies entspricht einem Hallen-

umfange von etwa 20 000 qm Fläche. Außerdem sind z. Zt. ungefähr 2000 Interessenten vorhanden, die sich aus industriellen Handwerkern, Verbänden und Vereinen sowie Behörden und Verwaltungskörpern zusammensetzen und durch die eine weitere Belegung von 10—15 000 qm mit Sicherheit erwartet werden kann. Die Industrie, der Handel und das Gewerbe Mitteldeutschlands beteiligen sich fast geschlossen an der Ausstellung. Die Wirtschaftskreise des Harzes bereiten eine Sonderausstellung „Die Harzhalle" vor, die allein mindestens 3000 qm umfassen wird. Von dem regen Interesse, das aus dem übrigen Deutschland der Ausstellung entgegengebracht wird, legen die in sehr großer Zahl von dort eingehenden und eingegangenen Anmeldungen beredtes Zeugnis ab.

Der augenblickliche Stand der Entwicklung läßt klar erkennen, daß die Miama, Magdeburg 1922, die bedeutendste Veranstaltung des Wirtschafts- und Kulturlebens sein wird, die Deutschland im Jahre 1922 aufzuweisen hat. Hervorragende Wirtschaftspolitiker haben das Programm, dessen Durchführung in dem beabsichtigten Umfange voll erfolgen wird, als mustergültig anerkannt, Ministerien und führende Verwaltungsbehörden bezeichnen es als vorbildlich für die Wiederaufbauarbeit und machten ihre Lokalbehörden auf die Beschickung der Miama aufmerksam. Am 13. ds. Mts. ließ sich Herr Ministerpräsident Otto Braun über den Fortgang der Arbeiten Bericht erstatten und trat in das Ehrenpräsidium der Ausstellung ein. Der Herr Reichspräsident hat seine persönliche Anwesenheit bei der Eröffnung der Ausstellung in liebenswürdiger Weise bereits zugesagt.

Zur organischen und baulichen Durchführung stehen der Ausstellungsleitung vorläufig insgesamt zur Verfügung: Einnahmen aus Platzmieten rund 6 000 000 Mark, Garantiezeichnungen rund 4 000 000 Mark, städtischer Baugeldzuschuß rund 1 500 000 Mark, insgesamt 11 500 000 Mark. Diese Summe erhöht sich durch die täglich neu einlaufenden Platzbelegungen und Platzmieteneinnahmen noch wesentlich und bietet volle Garantie für eine großzügige Durchführung des Ausstellungsprogramms.

Flaggenführung auf Binnengewässern. Vor einiger Zeit ging durch die Blätter eine Nachricht aus Berlin, wonach die Führung der neuen Handelsflagge auch von den Privatbooten verlangt und unter behördlicher Aufsicht durchgeführt werden soll. Es muß, wie die Korrespondenz des Norddeutschen Hansabundes ausführt, als ausgeschlossen bezeichnet werden, daß eine derartige Verfügung von irgendeiner Behörde tatsächlich ergangen sein könnte. Die Verordnung über die deutschen Flaggen vom 11. April 1921, die mit dem 1. Januar 1922 in Kraft getreten ist, gibt im zweiten Absatz die Ausführungsbestimmungen für die Führung der Flagge und beruft sich dabei auf das Gesetz betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. Juni 1899. Nach § 1 dieses Gesetzes haben lediglich die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe — Kauffahrteischiffe — mit Einschluß der Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge als Nationalflagge die Reichsflagge zu führen. Außerdem finden nach § 26 des letztgenannten Gesetzes seine Vorschriften nur noch Anwendung auf seegehende Lustyachten und solche Seefahrzeuge, die für Rechnung von auswärtigen Staaten oder deren Angehörigen im Inland erbaut sind. Dabei ist für die Ausübung des Flaggenrechts die Registrierung der Kauffahrteischiffe die Vorbedingung, von der wieder Fahrzeuge von nicht mehr als 50 Kubikmeter Bruttoraumgehalt sich ausnehmen dürfen. Was als Seefahrt im Sinne des § 3 des Gesetzes betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe anzusehen ist, ist für die einzelnen Seereviere auf das genaueste festgelegt. Auf der Elbe beginnt z. B. der Begriff „Seefahrt" erst außerhalb des Dieksandes und der Kugelbake bei Döse und auf der Weser außerhalb Cappel und Langwarden.

Aus Vorstehendem ergibt sich also, daß alle nicht zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe und alle nicht seegehenden Lustyachten vollkommene Freiheit in der Flaggenführung haben. Dies trifft zu sowohl für Schiffe und Fahrzeuge, die als Dampfer, Leichter oder Prähme auf den nicht gemäß § 1 als Seeschiffahrtsgebiet anzusehenden Revieren und auf Binnengewässern Handels-usw.-Geschäfte treiben, wie auch für alle Lustfahrzeuge jeder Art. Somit können z. B. auch die auf der Alster verkehrenden Dampfer irgendeine, der Reederei am geeignetsten erscheinende Flagge hissen. Die Flaggenführung der auf dem Bodensee verkehrenden deutschen Dampfer beweist, daß die Kenntnis solcher Freiheit bekannt ist und benutzt wird.

Es ist daher durchaus nichts im Wege, daß ein Bootsbesitzer, dessen Empfindungen sich mit der Gösch in der Handelsflagge nicht abfinden können, und der auch nicht das Geld hat, sich das flaggentechnische Monstrum anzuschaffen, ruhig mit der alten reinen schwarz-weiß-roten Flagge weiterfährt. Wer solchen Bootsbesitzern dieses Unterfangen verbieten wollte, würde sich in Widerspruch zu dem klaren, seit über 22 Jahren bestehenden und durch die Verordnung über die deutsche Flagge vom 11. April 1921 von neuem bekräftigten Reichsgesetz setzen.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Der Kampf um den freien Rhein. Die Zeitschrift für schweizerische Binnenschiffahrt, „Die Rheinquellen", beschäftigt sich in den letzten Heften des Jahres 1921 eingehend mit der Oberrheinschiffahrtsstrecke. Die schweizerischen Interessen am Oberrhein werden eingehend behandelt, und es kommt darin zum Ausdruck, daß der Kampf um den freien Rhein mit allen Mitteln des Rechts geführt werden soll.

Die Frage der Regulierung oder Kanalisierung der Strecke Straßburg—Basel und die wirtschaftliche Ausnützung der Oberrheinstrecke unterliegen nach Ansicht der Schweizer rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten, und die Schweizer weisen eine Verquickung dieser rein wirtschaftlichen Frage mit politischen Momenten entschieden ab. Auch die lokalen und privatwirtschaftlichen Interessen, die mit der geldspekulativen Veranlagung unserer Zeit zusammenhängen, werden von der Schweizer Regierung entschieden abgewiesen. Der festen Haltung des Bundesrates ist es zu verdanken, daß die schweizerischen Mitglieder der internationalen Rheinschiffahrtskommission ihren Standpunkt klar und deutlich darlegen konnten und das Projekt des französischen linksufrigen Rhein-Seitenkanals prüften und ablehnten. Die Beteiligung der Schweiz an der Rheinschiffahrt ist in der letzten Zeit aktiv in Erscheinung getreten durch Kapitalsbeteiligung in Verbindung mit schon bestehenden Reedereien und findet ihren Ausdruck bereits in der Beteiligung eigener Schiffe und eigener Organisationen. Die Frage der Tarife beschäftigte gleichermaßen die Schweiz, die ja angewiesen ist auf die Häfen der Nordsee, Rotterdam oder Antwerpen. Daß bisher die Wassertarife weit über den Bahntarifen standen, hat die Schweiz nicht verhindert, ihr Augenmerk auf eine intensive Anteilnahme zu richten. Da nun zweifellos binnen kurzem ein Ausgleich durch die Erhöhung der Bahntarife kommen muß, so ist auch die Aussicht vorhanden, daß das Rheinschiffahrtsgeschäft wieder rentabel wird und die Abwanderung von Massengütern auf den Bahnweg aufhören muß. Unter den Verhältnissen, wie sie bisher waren, hat natürlich die Rheinschiffahrt zwischen Basel und Straßburg schwer gelitten. Die Rheinstrecke Straßburg—Basel frei von allen politischen Gesichtspunkten auszubauen, ist die Aufgabe der Schweizer Mitglieder der internationalen Rheinkommission, welche eine ungehinderte Schiffahrt bis Basel fordern. Ihnen zu Hilfe kommt auch das Ausland, das sich mit den französischen Plänen keineswegs befreunden kann. Englische Stimmen fordern aus rein verkehrspolitischen Rücksichten die ungehinderte Schiffahrt. Auch aus Italien lassen sich Stimmen hören, welche folgendes besagen: Mit der Entwicklung der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee würde sich der Einfluß der adriatischen Seeplätze erheblich gegen Basel ausbreiten. Der Bau einer schweizerisch-italienischen Adriabahn würde nur dann sich als rentabel erweisen, wenn der Bodensee und der Oberrhein dem Welthandel angeschlossen werden. Die französisch-elsässischen Pläne, oberhalb Straßburgs die Rheinschiffahrt künstlich zu unterbrechen und den Verkehr durch Erstellung eines Kanals zur Erzeugung elektrischer Kraft abzuleiten, müssen die italienischen Interessentenkreise entschieden schädigen. Der französische Plan zielt nur darauf hin, den bedeutenden Verkehr zwischen der Nordsee, der Schweiz und Italien, der naturnotwendig kommen muß, zu verhindern. Derartige Auslassungen sind in verschiedenen italienischen Zeitungen erschienen und die „Perseveranza" schreibt: „Basel ist das große Eingangstor in die Schweiz und bedeutet für Italien als Transithafen einen bedeutenden Faktor."

In einer Geschichte des Londoner Hafens wird gleichfalls auf die Strecke Basel—London Bezug genommen und gesagt, daß London der Bestimmungshafen sein müsse für Seeschiffe, für die Beförderung der Export- und Importgüter von Handel und Industrie der Schweiz. Für den Erfolg dieses Dienstes sei es aber wesentlich, daß der Rhein von Straßburg aufwärts vertieft würde, welche Arbeiten unglücklicherweise verschoben werden, bis eine endgültige Entscheidung der Frage des von Frankreich geplanten Rhein-Seitenkanals erfolgen wird. Da aber die Erstellung dieses Kanals über 30 Jahre beanspruchen würde, erfordern die Handelsinteressen Londons, daß der Strom in seinem heutigen Zustande reguliert wird. Dringende Vorstellungen nach dieser Richtung sind bei der englischen Regierung durch die Londoner Hafenbehörde und durch die Londoner Handelskammer gemacht worden.

Der Rhein ist demnach eine Schiffahrtsstraße von internationaler Bedeutung, und die berühmte Erklärung Frankreichs vom 16. November 1792, „kein Volk kann, ohne sich einer Rechtswidrigkeit schuldig zu machen, einen Strom ausschließlich zu seinem eigenen Vorteil zu monopolisieren trachten, indem es die Uferstaaten hindert, sich die gleichen Dienste zu sichern", hat auch hier ihre volle Berechtigung. Es ist einleuchtend, daß ein derartig vorteilhafter Handelsweg allen zugute kommen muß, und die Schweiz nimmt das größte Interesse an der Ausführung nur solcher Pläne, die allen dienen können.

Die Transportmengen an Kohlen, Koks und Roheisen für die Schweiz sind ganz beträchtliche. Es muß angenommen werden, daß trotz Elektrifikation jährlich über Basel noch immer etwa 2 Millionen Tonnen Kohlen und Roheisen eingeführt werden. Gelingt es, infolge der Rheinschiffahrt dazu noch den Kohlen- und Roheisen-Transitverkehr nach Italien zu beleben, so kommen die Frachteinnahmen der Bundesbahnen der schweizerischen Volkswirtschaft zugute. Im Jahre 1913 betrug die Totaleinfuhr über Basel ca. 4,5 Millionen Tonnen. Rechnet man für die Jahre 1921 bis 1940 mit einer Verkehrszunahme, analog den Jahren 1893 bis 1913, so wäre 1940 die Einfuhr über Basel ca. 10 Millionen Tonnen groß. Da nun alles Interesse besteht, so viel wie möglich von der Rohmaterialeinfuhr auf den billigeren Wasserweg überzuleiten, so geht klar daraus hervor, daß die Leistungsfähigkeit eines Rhein-Seitenkanals viel zu gering ist.

Die Schweiz muß daher wegen der viel größeren Leistungsfähigkeit des Wasserweges an der Regulierung des Rheins bis Basel festhalten und wird sich schließlich mit den deutschen Vorschlägen der Kanalisierung auf einer mittleren Grundlage einigen.

Der Kongreß für Industrie und Handel am 26. November 1921 in Bern faßte folgende Resolution:

„Der Kongreß ist der Ansicht, daß der freie Zugang zum Weltmeer auf dem Rhein eine unbedingte Notwendigkeit für die weitere Entwicklung der Schweiz bedeutet und begrüßt die weiteren Bestrebungen der schweizerischen Bundesbehörden, der Schweiz gemäß den internationalen Verträgen eine Schiffahrt auf dem Rhein zu sichern, die durch keine Hindernisse technischer oder wirtschaftlicher Natur beeinträchtigt wird."

Der Verkehr in den Häfen Wanne im Jahre 1921.

In den beiden Häfen zu Wanne hat der Güterumschlag im vergangenen Jahre eine wesentliche Zunahme erfahren gegenüber 1920. Der Westhafen, der durch eine eigene vollspurige Hafenbahn u. a. mit den Zechen Ewald 1/2 und 3/4 bei Herten, Shamrock 1/4 bei Herne und Konstantin der Große 1/2, 4/5, 6/7, 8/9 und 10 bei Bochum verbunden ist, ist der größte Kohlenumschlagshafen am Rhein-Herne-Kanal. Im Jahre 1921 belief sich der Kohlenumschlag auf 1 574 364 t gegen 1 392 564 t. Der Mehrumschlag betrug 181 800 t oder rund 13 %. An dem Gesamtumschlag waren beteiligt:

Ewald mit 757 668 (589 619) t Kohlen;
Shamrock mit 476 724 (474 063) t Kohlen und Koks;
Konstantin mit 335 336 (328 882) t Kohlen und Koks;
verschiedene Zechen mit 4636 (0) t Kohlen.

Die größte Zunahme brachte die Zeche Ewald mit 168 049 t oder 29 %; bei den anderen Zechen ist die Zunahme geringer.

Der Gesamtgüterumschlag im Osthafen stellte sich auf 50 443 (23 305) t; er brachte gegenüber 1920 ein Mehr von 27 138 t oder 116 %. Der Umschlag in den einzelnen Güterklassen betrug:

Güterklasse 1 (Getreide usw.) 2844 (7204) t;
Güterklasse 2 (Schienen usw.) 33 577 (10 693) t;
Güterklasse 3 (Bauholz) 435 (2714) t;
Güterklasse 4 (Grubenholz) 0 (1878) t;
Güterklasse 5 (Erz usw.) 13 587 (816) t.

Die größten Zunahmen brachten die Schienenausfuhr (Kl. 2) mit 22 884 t oder 215 % und der Erzumschlag (Kl. 5) mit 12 771 t oder 1565 %; Getreide- und Bauholzumschlag waren geringer, während der Umschlag an Grubenholz ausfiel.

Die Zufuhr zum Osthafen von dem Reichseisenbahnhof Wanne stellt sich auf 108 476 (64 068) t oder 44 408 t = 70 % mehr als im Jahre 1920. Die Güterabfuhr über die Reichseisenbahn belief sich 1921 auf 46 855 (43 212) t oder auf 3642 t = 8 % mehr als 1920. Hoffentlich bringt das laufende Jahr eine gleiche Weiterentwicklung wie das Jahr 1921 gegenüber 1920.

Für die Durchführung der Moselkanalisierung. Auf Veranlassung der Stadtbehörden von Thionville tagte im Rathause dieser Stadt gegen Ende Dezember eine große Versammlung zur Besprechung der Moselkanalisierung, an welcher nicht nur Vertreter französischer und luxemburgischer Behörden, sondern auch die Vertreter von etwa 100 Moselgemeinden vereinigt waren, um ein Referat des französischen Direktors des Schiffahrtsdienstes, Herrn Montigny, zugleich auch französischer Vertreter in der internationalen Rheinkommission, entgegenzunehmen. Der Referent wies auf die Bestimmung des Versailler Vertrages in Art. 362 hin, wonach die Rheinschiffahrts-Zentralkommission, vorbehaltlich der Zustimmung Luxemburgs, die Ausdehnung ihrer Zuständigkeit auf die Mosel von der französisch-luxemburgischen Grenze ab bis zum Rhein ausdehnen kann, wodurch die Möglichkeit gegeben sei, die Moselschiffahrt in das Rheinregime einzuschließen. Er betonte ferner, daß die Moselkanalisierung bereits im Jahre 1867 von Frankreich beschlossen worden war, daß es aber an deren Verwirklichung durch den Ausgang des 70er Krieges verhindert worden sei. Die Versammlung nahm sodann einstimmig eine Resolution an, worin die sofortige Anhandnahme der Arbeiten verlangt wird und worin das Vorgehen Luxemburgs, das eine diesbezügliche Eingabe an die französische Regierung gerichtet hat, gutgeheißen wird.

Wehr- und Kraftanlage bei Schwanheim a. Main. Zur Nutzbarmachung der Main-Wasserkräfte beabsichtigt die Stadt Frankfurt am Main, wie schon früher mitgeteilt wurde, gemeinsam mit den Städten Mainz und Wiesbaden die Errichtung einer Wehr- und Kraftanlage bei Schwanheim. Über dieses Projekt, dessen Baukosten 200 Millionen Mark veranschlagt sind, gab Magistratsbaurat Uhlfelder im Schwanheimer Gewerbeverein jetzt einige Einzelheiten bekannt. Die Anlage soll oberhalb der Schwanheimer Brücke erstehen. Das Wehr ist nicht als Nadelwehr, sondern als Walzenwehr gedacht, d. h. die technische Einrichtung wird so vereinfacht, daß ein Mann zur Bedienung genügt. Das Kraftwerk soll in den Strom hineingebaut werden und sechs Turbinen erhalten. Seine Höchstleistung soll 6400 Pferdekräfte betragen, die 20 Millionen Kilowattstunden fördern. Durch den Bau tritt für Schwanheim eine Senkung des Grundwassers von 78 cm ein. Der Main-Wasserspiegel wird so gehoben, daß von Schwanheim bis Oberrad ein einheitliches Niveau entsteht, so daß Dampfer ohne Störung zwischen beiden Orten verkehren können. Als Bauzeit sind drei Jahre in Aussicht genommen. Wann mit der Ausführung dieser Pläne begonnen wird, hängt von der Finanzlage Frankfurts und des Reichs ab, von dem man Zuschüsse erwartet. Wie Magistratsbaurat Uhlfelder mitteilte, wird Schwanheim aus dem Bau der Anlage größere Vorteile ziehen können. In erster Linie wird die Kanalisation von Schwanheim ohne Pumpstation durchgeführt werden können. Der Schiffsverkehr wird nicht mehr durch Schleusen behindert sein, ferner erhält Schwanheim vor seiner Türe eine große Baustelle, die seiner Bevölkerung Arbeits- und Verdienstmöglichkeit bieten wird.

Oberrheinschiffahrt. Auf der kürzlich in Straßburg abgehaltenen Hauptsitzung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt stand die Frage des Ausbaues des Oberrheins im Vordergrund des Interesses. Die Kommission nahm eine Entschließung an, welche die Regulierung des Rheins unterhalb Basels nach dem von Frankreich ausgearbeiteten Entwurf (vergl. Weltverkehr vom 6. 11. 21 „Der Ausbau des Rheines oberhalb Straßburgs") zum Gegenstand hat. Danach ist Frankreich bereit, in Ergänzung seines Projektes (Bau eines Rhein-Seitenkanals) gewisse Bedingungen anzunehmen, welche für eine zweckmäßige Ausgestaltung des geplanten Seitenkanals bei Hüningen Gewähr leisten. Die Rechte und Pflichten, die aus Art. 358 des Versailler Vertrages hervorgehen, behält er sich vor. Die von der Kommission aufgestellten Entwürfe für den Ausbau des Kanals sind so wenig genau präzisiert, daß man sich aus ihnen kein rechtes Bild von der wirklichen Ausführung der Bauten machen kann, so soll z. B. „eine Schleuse auf 185 mal 25 m erweitert" werden. Etwas problematisch ist ferner, wie die „Schweizerische Bauzeitung" meint, die Angabe über die Wassergeschwindigkeit „von höchstens 20 cm in der Sekunde", was für den etwa 1000 m langen oberen Vorhafen einen kaum denkbaren Wasserquerschnitt von über 4000 cbm bedeuten würde. Angesichts dieser und anderer Unklarheiten müssen die in dem Entwurf der Kommission gemachten Angaben mit großem Vorbehalt aufgenommen werden.

Kanalsperre. Der Schiffsverkehr ist infolge Eises auf sämtlichen Kanalstrecken, außer Rhein-Herne-Kanal, von Schleuse 1–4 eingestellt.

Neue Lohnforderungen in der Binnenschiffahrt der Westdeutschen Kanäle. Der Transportarbeiterverband und der Zentralverband der Maschinisten und Heizer haben dem Arbeitgeberverband zum 1. Februar 1922 nachstehende neue Lohnforderungen vorgelegt: Kapitäne und Maschinisten 880 Mark; Schiffsführer, Motorbootsführer, Steuerleute 855 Mark; Matrosen auf Güterdampfern, Heizer 835 Mark; Matrosen auf übrigen Fahrzeugen 810 Mark; Schiffsjungen 350 Mark (1. Jahr); 400 Mark (2. Jahr) und 450 Mark (3. Jahr).

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 25. Januar. Eine zweite Frostsperre des Jahres 1922 hat kurz nach Wiedereröffnung des Verkehrs über den Dortmund-Ems-Kanal zu Beginn der Berichtswoche am 15. Januar eingesetzt und hält gegenwärtig noch an. Wegen Eisbildung wurden die Wehre bei Meppen-Herbrum niedergelegt und dadurch der Kanal für den Durchgangsverkehr vom Industriegebiet zur Nordsee (Emden) abermals gesperrt. Diese neue Frostsperre trifft die Schiffahrttreibenden hart, da die gegenwärtig eingehenden großen Mengen Schwedenerze von Emden zum Industriebezirk über den Wasserweg nicht befördert werden können und die Kohlenausfuhr von den Zechenhäfen in östlicher Richtung im Nah- und Fernverkehr immer mehr abnimmt. An Schleuse 7 liegen etwa 50 Schiffe, die durchweg auf Hafenzuteilung für Kohlenverfrachtung im Nahverkehr 10–14 Tage warten müssen, und außerdem noch 20 Kähne, die gegenwärtig keine Kohlenladung für den Fernverkehr nach Hannover und zur See usw. erhalten können. Während die Kohlenverfrachtung vom Rhein-

Herne-Kanal nach Westen zum Rhein und nach Süddeutschland infolge des besseren Rheinwasserstandes lebhaft ist, geht die Verfrachtung an Kohlen und Koks in östlicher Richtung immer mehr zurück. Die steigenden Ansprüche des Feindbundes infolge Nachlieferung für verflossene Monate lassen von der Förderung für die eigenen Werke im Ruhrbezirk und im Osten unseres Vaterlandes nur wenig Kohlen übrig, von denen die meisten noch mit der Eisenbahn den Bestimmungsorten zugeführt werden. Man hofft, daß es die neue Anordnung des Reichsverkehrsministeriums über die Sperre des Kohlenversands mit der Eisenbahn im Ruhrbezirk möglich macht, daß der Kohlenversand über die Kanäle in östlicher Richtung etwas steigt. Die jetzt leer vor Schleuse 7 auf Kohlen wartenden Schiffe könnten dann zum Teil Beschäftigung erhalten, so daß die Leerraumansammlung wieder zurückgeht. Die Schiffahrttreibenden auf den Kanälen erleiden durch die lange Wartezeit ihrer Fahrzeuge Verluste, die bei den schlechten Frachtverhältnissen nicht wieder eingeholt werden können.

Die Erzzufuhr in Emden für den Industriebezirk war in den letzten Wochen stark und hält gegenwärtig auch noch unvermindert an. Die neue Sperre des Dortmund-Ems-Kanals verhindert die Abfuhr der Erze und gleichzeitig auch die Ankunft kohlenbeladener Kähne, die nach Entladung sofort wieder Erze aufnehmen können. Da die bisher vor Eintritt der Sperre eingegangenen Kohlenkähne prompt gelöscht werden konnten, so ist der in Emden vorhandene Leerraum bereits mit Erz beladen; es macht sich zurzeit ein Mangel an leeren Kähnen fühlbar. Die beladenen Erzkähne können gegenwärtig nicht zum Industriebezirk abfahren und bringen den Reedern durch das Warten gleichfalls Verluste. Falls die Frostsperre noch einige Zeit anhält, dürften weitere Erzdampfer umgeleitet werden müssen, um rechtzeitig gelöscht zu werden. Die Lager in Emden sind meist gefüllt, und der Wagenmangel der Eisenbahn verhindert ein Abfahren größerer Erzmengen zu den Verbrauchsstätten. In der nächsten Zeit dürfte die Ankunft von Getreidedampfern in Emden nicht zu erwarten sein, da bisher noch keine Anmeldungen vorliegen.

Die Zufuhren von der Weser und aus dem hannoverschen Gebiet sind gering; nur wenig Kohlenschiffe bekommen Rückfrachten zum Industriebezirk. Die Verhandlungen zwischen Schiffahrttreibenden und Verfrachtern wegen Erhöhung der Schiffsfrachten für Eisenerz führten dahin, daß der Vertrag vorläufig infolge der eigenartigen wirtschaftlichen Verhältnisse nicht wieder für längere Zeit abgeschlossen wurde; es wurden jetzt die Frachten für den Monat Januar festgesetzt. In diesem Zeitabschnitt werden die Erzfrachten den Kohlenfrachten gleichgestellt. Die Schiffahrttreibenden hoffen, daß die Ermäßigung der neuen Kanalabgaben um 30 Prozent, die den Verfrachtern zugute kommt, auch noch für den Februar gewährt wird.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund	27 (36)	23 (30)	50 (66)	18 (26)	3 (0)
Hamm i. W.	16 (9)	11 (13)	27 (22)	16 (9)	0 (0)
Münster i. W.	9 (26)	11 (22)	9 (33)	11 (26)	0 (0)
Wanne-West: Kohlenumschlag				31311 (23669)	t
Ost: Umschlag auf Schiff				250 (720)	t
Umschlag von Schiff					t
Zufuhr von Eisenbahn				1761 (2167)	t
Abfuhr zur Eisenbahn				856 (834)	t
Unser Fritz: Kohlenumschlag				8051 (8055)	t
Hafen Nordstern: dto.				5550 (5580)	t

Schleuse Münster:

Südl. Richt.: 38 (55) Schleppzüge mit 43 (76) beladenen Kähnen mit 24749 (31055) t

Nördl. östl. Richt.: 31 (38) Schleppzüge mit 73 (107) beladenen Kähnen mit 38155 (49197) t

Dortmund, 25. Januar. Trotz der am 15. Januar wieder eingetretenen Frostsperre, der zweiten im Jahre 1922, waren Verkehr und Güterumschlag in den Häfen noch befriedigend. Die neue Sperre für den Durchgangsverkehr infolge Niederlegens der Wehre bei Meppen wegen Eisbildung ist vornehmlich für die hiesigen Häfen von Nachteil, da die in Emden zahlreich eingegangenen Eisenerze aus Schweden jetzt auf dem Wasserwege nicht nach hier gebracht werden können. Sollte die Sperre noch einige Zeit anhalten, so wird voraussichtlich der Hafenverkehr wesentlich geringer werden. Die in der Berichtswoche eingegangenen 15 (14) Erzschiffe und 2 (8) Schiffe mit Weizen brachten den Umschlagsbetrieben und der Hafenbahn noch eine befriedigende Beschäftigung, die wahrscheinlich in den nächsten Wochen geringer wird. Ausgeführt wurden in dieser Woche 2 Schiffe mit Eisen beladen für die nordischen Länder. Insgesamt verkehrten in den hiesigen Häfen 50 (66) Schiffe, von denen 27 (36) ein- und 23 (30) ausgelaufen sind. Beladen gingen 18 (26) Kähne mit Eisenerz, Weizen und Mehl ein, außerdem 3 (2) leere Schiffe. In demselben Zeitraum verließen 3 mit Eisen und Steinen beladene Schiffe den Hafen, sowie 14 (22) leere Kähne und 6 (8) Schleppdampfer. Die Enteignung der Grundstücke zur Erweiterung der Hafenanlagen durch Errichtung neuer Lagerplätze mit Bahnanschluß ist jetzt eingeleitet worden. Die Nachfrage nach Lagerplätzen im Hafengebiet ist groß, so daß voraussichtlich bald ein großer Teil der neuen Plätze vermietet sein wird.

Hamm i. W., 25. Januar. In der Berichtswoche war der Schiffsverkehr in dem Hafen gut. Es sind 16 (9) beladene Schiffe mit 7618 (4269) t Kohlen, Koks, Torf, Walzdraht und Getreide angekommen. Abgeschleppt wurden in derselben Zeit 11 (13) leere Schiffe. Vom Wasser wurden 5440 (5319) t Kohlen, Getreide, Koks usw. Zu Wasser gingen keine Güter.

Herne, 25. Januar. In der Berichtswoche war die Kohlenverladung an den hiesigen Zechen nur mäßig, da reichlich Eisenbahnwagen zur Verfügung standen. Der Verkehr an Schleuse 7 konnte, trotzdem die Nordschleuse außer Betrieb war, ohne Stockung aufrecht erhalten werden. Die Zahl der leer an Schleuse 7 liegenden Kähne, welche auf Bekanntgabe eines Ladehafens warten, beträgt zurzeit etwa 60—70. Die durch Monopol abzuschleppenden Kähne kamen prompt und ohne Aufenthalt weiter.

Wanne, 25. Januar. In der Berichtswoche waren die Umschlagsbetriebe im Westhafen besser beschäftigt als in den Vorwochen. Leerraum läuft vom Rhein wie auch von Schleuse 7 reichlich zu. Durch den günstigen Wasserstand des Rheins wurde die Verfrachtung in östlicher Richtung entsprechend geringer. Dieses ist aber nur eine vorübergehende Erscheinung, da der Rheinwasserstand schon wieder langsam zurückgeht. Dem Westhafen wurden in der Berichtswoche von den angeschlossenen Zechen 31 311 (23 669) t zum Umschlag zugeführt. Im Osthafen wurden 250 (720) t umgeschlagen. Die Zufuhr von der Reichseisenbahn betrug 1761 (2167) t, die Abfuhr 856 (834) t.

Hafen Unser Fritz, 25. Januar. In der Berichtswoche wurden 8051 (8055) t Kohlen umgeschlagen.

Hafen Nordstern, 25. Januar. Der Hafenumschlag in der Woche vom 16. bis 21. Januar betrug 5550 (5580) t. Die Vorlage von Kähnen in der Berichtswoche war genügend.

Münster i. W., 25. Januar. Der Schiffseingang war in der Berichtszeit sehr gering zur Vorwoche. Er bestand in 9 (26) beladenen Kähnen, die insgesamt 2251 (2999) t Kohlen, Koks und Steine brachten. Der Ausgang bestand in 11 (22) leeren Kähnen. Die Hafenanlagen waren mäßig beschäftigt. Schleuse Münster: Zu Berg (Dortmund-Herne usw.) fuhren 38 (55) Schleppzüge mit 73 (97) leeren und 43 (76) beladenen Kähnen mit einer Gesamtladung von 24 749 (31 055) t. Zu Tal (Emden usw.) fuhren 31 (38) Schleppzüge mit 1 (3) leeren und 73 (107) beladenen Kähnen mit einer Gesamtladung von 38 155 (49 197) t.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Hannover, 25. Januar. In der Woche vom 8. bis 15. Januar stellte sich der Verkehr in den hannoverschen Häfen wie folgt: Eingang 36 (58) Fahrzeuge mit 19 557 (30 857) t Gütern; Ausgang 51 (25) Kähne mit 7637 (2631) t. In der Woche vom 15. bis 21. Januar kamen 30 (36) Kähne mit 17 316 (19 557) t Gütern in den hiesigen Häfen an, während der Ausgang 26 (51) Fahrzeuge mit nur 3158 (7637) t Gütern betrug. Mit dem 22. Januar ist die Schiffahrt wegen zu starker Eisbildung auf dem Kanal eingestellt.

Bremen, 25. Januar. Die Schiffahrt auf der Weser nach und von Bremen wurde in der Woche vom 15. bis 21. Januar durch Eisgang unterbrochen, infolge Mitte der Woche einsetzenden Frostwetters. Viel Treibeis kam von der Aller, in welcher Gegend erheblich Schnee gefallen war. Die Schleusen in Hemelingen und Dörverden mußten ihren Betrieb einstellen. Die obere Weser zwischen Minden und Hann.-Münden zeigte nur wenig Eis, die Schleppzüge erreichten deshalb ungehindert ihre Bestimmungsplätze. Auf dem Mittellandkanal bereitete das Eis schon Schwierigkeiten, doch wurde der Verkehr noch aufrecht erhalten. An Bergladung nach Weser- und Kanalplätzen fehlte es gänzlich. Für Kohlenfahrten im Talverkehr vom Industriegebiet war die Zuteilung von Ladezechen genau so schlecht wie seit Wochen, die große Zahl leerer Fahrzeuge wird deshalb zum Stilliegen gezwungen. Der Wasserstand der Weser ging bei dem Frost stark zurück. Am Mindener Pegel wurde mit Beginn der Woche 3,80 Meter, am 21. Januar nur noch 2,60 Meter gemeldet.

d) Elbe und Saale.

Internationale Elbekonferenz. Dresden, 10. Januar. Die zweite internationale Elbekonferenz wird im Februar in Dresden abgehalten werden und sich mit der endgültigen Aufstellung der Elbschiffahrtsakte befassen. Die erste Konferenz war vor fast einem Jahr ebenfalls in Dresden abgehalten worden, doch hatte man sich nicht über den Entwurf der neuen Elbschiffahrtsakte, durch die bekanntlich die Elbe internationalisiert wird, einigen können. Inzwischen sind die Verhandlungen weitergegangen und werden vielleicht auf der bevorstehenden Konferenz zum Erfolge führen.

Abgabe von Elbschiffahrtseinrichtungen an die Tschechoslowakei. Der Tschechoslowakei war ein Teil der Tonnage an Elbschleppern und Elbkähnen zugesprochen worden; sie hatte sich jedoch damit nicht begnügt, sondern Anspruch auf einen Teil der Magdeburger Hafenanlagen nebst den dazugehörigen Baulichkeiten, wie Kaianlagen, Lagerhäuser, Krananlagen gefordert. Der interalliierte Schiedsspruch sprach daraufhin der Tschechoslowakei ein Lagerhaus mit den dazugehörigen Krananlagen zu und gab den beiden Regierungen auf, sich über die übrigen Forderungen der Tschechoslowakei zu einigen. Die deutsche Regierung hat nun mit der Tschechoslowakei folgenden Vertrag geschlossen:

An die Tschechoslowakei wird ein Uferstreifen von 350 Meter Länge, der bisher an die Deutsch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft als Liegeplatz vermietet war, auf 30 Jahre verpachtet. Die Stadt erhält jedoch keinen Pachtzins, dieser wird vielmehr kapitalisiert und der deutschen Schuld gutgeschrieben. Ferner muß die Stadt den Lagerschuppen „Station VIII", zwei elektrische Krane und die dazugehörigen Krangleise der Tschechoslowakei als Eigentum übertragen. In welcher Weise die Stadt Magdeburg für diesen Verlust entschädigt werden soll, wurde noch nicht bekanntgegeben.

Aus der tschechoslowakischen Elbeschiffahrt. Die tschechoslowakische Regierung wurde ermächtigt, einen Vertrag mit der Tschechischen Agrarbank, Prager Kreditbank, Böhmischen Industriebank, Slowakischen Bank und Zivnostenska-Banka sowie der Tschechoslowakischen Dampfschiffahrts-A.-G., die den Schiffspark auf der Elbe und auf der Donau übernehmen, zu unterfertigen. Dem Entwurf liege das Protokoll über die Abtretung eines Teiles der Elbeschiffe durch das Deutsche Reich an die Tschechoslowakei bei. Die Tschechoslowakische Elbedampfschiffahrts-A.-G. erhöht ihr Kapital von 4 auf 125 Mill., worunter 125 000 Prioritätsaktien zu je 400 K. Von diesem Aktienkapital übernimmt die Bankengruppe 70 Prozent der Prioritätsaktien, d. s. 35 Mill., der Staat 30 Prozent der Prioritätsaktien, d. i. 15 Mill. und alle Stammaktien. Diese Bestimmungen beziehen sich auf die Elbeschiffahrtsgesellschaft, doch wird in ähnlicher Weise bei der Donaudampfschiffahrts-A.-G. vorgegangen werden.

Der neue Elbhafen bei Schandau. Zwischen Tetschen—Bodenbach und Dresden gibt es bisher keinen nennenswerten Elbhafen. Oberhalb Bodenbach befinden sich die großen Kohlenumschlag-Anlagen der Dux—Bodenbacher Bahn, die man als Rosawitzer Hafen zu bezeichnen pflegt; unterhalb Tetschen besitzt die (frühere) österreichische Nordwestbahn an der rechten Seite des Stromes bei Laube-Rasseln ihren großen Elbumschlagsplatz. Von hier bis Dresden abwärts mußte die Elbschiffahrt bisher eines Schutzes bei Hochwasser entbehren. Dem wird jetzt abgeholfen durch den Bau des schon seit langem projektierten Elbhafens von Schandau. Dieser Hafen erhält seinen Platz stromabwärts der Stadt auf dem ebenen Gelände, das sich an der rechten Stromseite zwischen Wendisch-Fähre und Prossen ausdehnt, beginnend an der Lachsbach-Mündung. Der künftige Schandauer Hafen, dessen Bau einige Jahre erfordern wird, soll eine Wasserfläche von 40 000 Quadratmetern aufweisen und für 100 Schiffe zu je 600 Tonnen Tragkraft Raum gewähren. Der Hafen wird im Süden und Osten, also längs der Elbe und dem Lachsbach, durch starke Dämme gegen andrängendes Hochwasser geschützt werden. Der Hafenplatz ist so gewählt worden, daß er dem altbekannten malerischen Städtebilde Schandaus keinen Abbruch tut; er liegt noch unterhalb des Schandauer Bahnhofs. Schandau verspricht sich von seinem zukünftigen Elbhafen einen großen wirtschaftlichen Vorteil. Es will nicht mehr lediglich Bade- und Fremdenort sein, sondern auch Teil haben an der industriellen und kommerziellen Entwicklung. Auch für die bedeutende Sandsteinindustrie von Pirna-Schandau wird der neue Schandauer Hafen von Bedeutung sein, ebenso als Flößerei-Nothafen.

e) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.

für die Woche vom 15. Januar bis 21. Januar 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte reine Schiffsfrachten in Mark je Tonne (also exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln			Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Hamburg
Für Steinkohle in ganzen Kahnladungen für Berlin	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)								
a) Oberspree	73,00	71,70	—	99,—	97,70	—	108,—	106,70	—
b) Unterspree	77,50	—	—	103,50	—	—	112,50	—	—

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer	Beladung	unter	1,40 m
20 %	„	„	„	1,30 „
30 %	„	„	„	1,20 „
40 %	„	„	„	1,10 „
50 %	„	„	„	1,00 „

Bei dem anhaltenden Frostwetter ist die Oderschiffahrt zu völliger Winterruhe verurteilt.

Wasserstände:

Ratibor:	am	15. 1. 22	= 1,20 m	am	21. 1. 22	= 1,07 m
Ransern oben:	„	15. 1. 22	= 4,62 m	„	21. 1. 22	= 4,26 m
unten:	„	15. 1. 22	= 3,34 m	„	21. 1. 22	= 2,18 m
Neiße i./Wartha	„	14. 1. 22	= —0,05 m	„	20. 1. 22	= —0,15 m

f) Östliche Wasserstraßen.

Handelshäfen und Explosionsstoffe. Die großen Gefahren, welche die Nähe von Explosionsstoffen mit sich bringt, hat es zur gebieterischen Pflicht gemacht, daß solche in Handelshäfen weder in Schuppen oder sonst wo lagern, noch daß sie von Schiffen gelöscht werden. Der zum internationalen Verkehr bestimmte Danziger Hafen am Ausflusse der Toten Weichsel in die Danziger Bucht scheint nun hinsichtlich der Explosionsgefahr eine Ausnahme zu machen. Das sonderbare politische Verhältnis Danzigs zu Polen verleitet die Polen zu Maßnahmen, die beim Danziger See- und Binnenhandel schärfsten Widerspruch herausfordern.

Vor einiger Zeit wurde unter scharfem Proteste der Danziger Regierung aus dem Danziger Hafen alte französische Munition in bereitstehende Eisenbahnwagen zum Transport nach Polen verladen, und in der zweiten Dezemberhälfte 1921 traf der lettische Dampfer „Gauja" mit mehr als 30 Tonnen Dynamit auf der Danziger Reede ein, wo er vorläufig liegen blieb. Da die Frachtenregelung nicht erfolgt war, so blieb der Dampfer einstweilen auf der Reede liegen. Es wäre leicht gewesen, die gefährliche Ladung auf einem Leichter nach dem von den Polen errichteten kleinen Hafen von Gdingen (Gdingen) zu schaffen und dort nach Polen auf der Eisenbahn zu verladen.

Allein die Polen wollten das Dynamit nun einmal im Danziger Hafen, den sie als „ihren Hafen" ansehen, verladen, und so lief der fragliche Dampfer unmittelbar vor Weihnachten mit Genehmigung des Hafenausschusses im Danziger Hafen ein. Nun trat eine unerwartete Wendung ein. Sämtliche Arbeiter des Freibezirks weigerten sich, die Entladung des gefährlichen Stoffes auszuführen, zumal es sich um ein altes Schiff handelt, das gar nicht für solche Ladungen eingerichtet ist. Schließlich erfolgte die Entladung doch. . .

Über das Verhalten polnischer Kreise muß man sich geradezu wundern. Auch in Polen dürfte nicht unbekannt sein, welche gewaltigen Verwüstungen durch neuere Explosionen in der Welt angerichtet worden sind. Das Einlaufen des Dampfers „Gauja" in den Freibezirk des Danziger Hafens am frühen Morgen hatte zur Folge, daß an demselben Vormittage mehrere ausländische Schiffe sich aus dem Hafen herausschleppen ließen, weil ihnen die Liegestellen zu gefährlich erschienen. Daß dieser zweite Fall der Hafengefährdung für Danzigs Handel eine schwere Schädigung bedeutet, bedarf nicht erst des Beweises. Ausländische Schiffe werden unter solchen Umständen den Danziger Hafen künftig meiden und eher nach Stettin oder Königsberg gehen.

Was aber in keinem andern Handelshafen der Welt gestattet ist, darf im Danziger Hafen nicht um sich greifen. Die Polen werden sich nach einer anderen Entladungsstelle für Explosionsstoffe umsehen müssen, ehe ein größeres Unglück geschehen ist.

H. M.

g) Ausland.

Straßburger Besuch im Basler Rheinhafen. Schon seit einiger Zeit hatte die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft im Basler Hafen zwei neue in der Werft zu Augst, oberhalb Basel, erstellte 800-Tonnen-Rheinkähne stehen, die auf einen besseren Wasserstand zum Abtransport rheinabwärts warteten. Nun gelang es der Gesellschaft, für den Abtransport das offizielle Hafenboot von Straßburg, ein kleiner Schraubendampfer von etwa 100 PS., mit Namen „Espérance" zu gewinnen, und am letzten Sonntag, den 15. Januar, kam dieses Boot nach Basel und nahm die beiden Kähne ins Schlepptau. Merkwürdig ist bei der Bergfahrt gewesen, daß der kleine Dampfer von Straßburg bis Breisach den Weg durch den Rhein-Rhone-Kanal nahm, um in Breisach den offenen Strom aufzusuchen, wo es die von den Freunden des Seitenkanals immer wieder ins Feld geführte rasche Strömung spielend überwand.

Die Loire als Konkurrenzwasserstraße zum Rhein. Die französische Regierung hat kürzlich einen weiteren Kredit von 6 Millionen Franken bewilligt für die Weiterverfolgung der Arbeiten für die Schiffbarmachung der Loire. Nun erhebt die Handelskammer von Angers gegen die Weiterführung der Arbeiten im bisherigen Stile Protest und verlangt, daß die Arbeiten im Strome unterbrochen werden, damit die Lösung des

Problems vermittels eines Seitenkanals nicht verunmöglicht werde. Sie verlangt, daß eine Kommission, bestehend aus Vertretern des Parlaments, des Generalrats des Departements Maine-et-Loire und der Handelskammern, in kontradiktorischem Verfahren prüfe, welches bisher die Erfolge der gemäß dem Gesetz von 1903 ausgeführten Arbeiten gewesen sind. Der aus diesen Verhandlungen hervorgehende Bericht solle dem Parlament vorgelegt werden, das einzig berufen sei, zu entscheiden, welches der beiden im Jahre 1903 beschlossenen Bauprojekte, der Seitenkanal oder die Regulierung, sich eigne, um eine große Wasserstraße zu schaffen vom Atlantischen Ozean bis zur Ostgrenze des Landes, auf welcher eine wirtschaftliche und ununterbrochene Großschiffahrt ohne gebrochenen Verkehr möglich sei. — Wenn hier, wie am elsässischen Rhein, verlangt wird, daß die Schiffahrt in einen Seitenkanal verlegt wird, so ist dazu zu bemerken, daß die Strombettverhältnisse in der Loire ganz andere sind als beim Rhein, wie auch die Wasserverhältnisse, so daß ein Vergleich ganz unangebracht wäre und zu keinerlei Schlüssen berechtigen könnte. Auch würde eine in den Seitenkanal verlegte Großschiffahrt niemals mit der Rheinschiffahrt in Wettbewerb treten können. V. K.

Tschechische Schiffahrtsbestrebungen. Viel zu wenig beachtet man in Deutschland die starken tschechischen See- und Flußschiffahrtsbestrebungen, die gerade in diesen Tagen in ein entscheidendes Stadium getreten sind. Wie ein Prager Blatt meldet, soll die White Star Line der tschechischen Regierung ein Angebot auf Gründung einer tschechischen Seeschiffahrtsgesellschaft gemacht haben, über das bereits verhandelt wird. Ferner sind am 1. Januar die Organisationen der beiden tschechischen Dampfschiffahrtsgesellschaften für Elbe und Donau ins Leben getreten. Der Gründungsvertrag macht aus ihnen dauernd eng aneinander gebundene selbständige Einheiten, deren Kapitalsmehrheit dauernd in tschechischen Händen bleiben und die eine ausgesprochene bevorrechtigte Stellung genießen. Beide Gesellschaften treten mit den tschechischen Staatsbahnen in eine feste verkehrspolitische Gemeinschaft, um möglichst direkte Transportdokumente und Tarife einzuführen und einander zu unterstützen. Die Schiffahrtsgesellschaften sollen auch den Betrieb staatlicher Hafenanlagen, besonders der Lagerhäuser, besorgen. Diese beiden Gesellschaften werden es dem tschechischen Staat ermöglichen, völlig frei fremde Fluß- und Seehäfen zu erreichen und damit ihre Märkte, was noch erleichtert werden wird, durch die auf Grund des Friedensvertrages den Tschechen zustehenden Hafenexposituren in Hamburg und Stettin. Hier müssen den Tschechen Freizonen auf 99 Jahre verpachtet werden, zu Bedingungen, die ein englischer Schiedsrichter festsetzen soll. Auch an der Donaumündung erstrebt Tschechien eine Hafenzone. Auch in bezug auf die Seeschiffahrt sind, wie Sektionsrat Dr. Bartl in der Prager Presse mitteilt, alle Vorbereitungen getroffen, um den geeigneten Augenblick für die Verwirklichung dieser Pläne auszunutzen. Gerade jetzt sei es möglich, billiges Material zu kaufen.

Die großen Arbeiten im Antwerpener Hafen. Nach Mitteilungen des belgischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wird die große neue Schleuse bei Kruisschans im Jahre 1924 fertig erstellt sein, das Kanalbassin im Jahre 1926 und die neuen Quais von Austruweel im Jahre 1927. Während schon mit den jetzigen Einrichtungen ein Güterimport von 20 Millionen Tonnen bewältigt werden kann, wird der Hafen mit den neuen Einrichtungen imstande sein, 59 Millionen Tonnen Umschlag zu bewältigen. Der Gesamtumschlag des Hafens betrug im Jahre 1913 14 146 819 t und im Jahre 1920 10 852 341 t. Auch studiert das Ministerium zurzeit mehrere Projekte zur Verbesserung der Eisenbahnverbindungen des Hafens.

Ein Kohlen-Kanal Oberschlesien—Danzig. Wie der „Kurier Poznanski" erfährt, nimmt der Plan des Baues eines die oberschlesischen Kohlenfelder mit Danzig verbindenden Kanals greifbare Gestalt an. Die polnischen Ministerien haben bereits die einleitenden Arbeiten zum Studium der technischen Seite des Kanalbaues begonnen, während eine Gesellschaft polnischer Kapitalisten die Satzungen einer Aktiengesellschaft „Kohlenkanal Schlesien—Danzig" der Regierung bereits vorgelegt hat. Eine von dieser Aktiengesellschaft der polnischen Regierung überreichte Denkschrift enthält technische Einzelheiten, einen Kostenanschlag und einen Überblick über die Rentabilität des Kanals, dessen Ausgangspunkt Sosnowize sein wird. Von hier wird er längs der oberschlesischen Grenze durch den östlichen Teil des Polen zugesprochenen Kreises Lublinitz in der Richtung Herby und Czenstochau geführt werden, und weiter längs der Warthe über Radomsk, Lodz, Czerkow, Lenczyca, Kala, Gcelaw-See nach Thorn verlaufen. Vorgesehen sind noch Abzweigungen durch die Warthe in der Richtung Posen und durch die Bzura in der Richtung Warschau.

Die Baukosten der Hauptlinie sind auf 162 Millionen Mark nach dem Friedenskurs, die Gesamtkosten einschließlich der Nebenlinien auf 233 Millionen Goldmark veranschlagt. Die Dauer des Baues wird auf drei Jahre berechnet. Die Beförderungskosten auf dem Kanal werden sich voraussichtlich niedriger stellen als die auf der Eisenbahn. Der Kanal wird an alle wirtschaftlichen Zentren der Industrie, des Bergbaues, der Torferzeugung und der landwirtschaftlichen Produktion herangeführt werden. Die Aktiengesellschaft schlägt der polnischen Regierung die Beteiligung an dem Unternehmen mit 20 v. H. vor.

Italien, die Schweiz und die Internationalisierung des Po. Kürzlich brachte die Presse die Mitteilung, daß der schweizerische Bundesrat zu den Übereinkommen, welche die Transitkonferenz von Barcelona in Vorschlag gebracht habe, seine Stellung genommen und beschlossen habe, die Zustimmung zu den Abkommen betreffend den internationalen Transitverkehr, den Eisenbahnverkehr und das Flaggenrecht zu erteilen, nicht aber dem Übereinkommen betreffend die Binnenschiffahrt. Dieser Entscheid des schweizerischen Bundesrates gibt der italienischen Handelskammer in der Schweiz Veranlassung, in ihrem Bulletin darauf hinzuweisen, daß dadurch das Zustandekommen eines italienisch-schweizerischen Abkommens über die Binnenschiffahrt sehr erschwert werde. Nun ergreift auch der Mailänder „Sole" hierzu das Wort und schreibt u. a.: „Die Schweiz stützt sich in der Hauptsache auf die Art. 1 und 11 des Wiener Vertrages von 1815 und leitet aus diesen ein Recht auf freie Schiffahrt auf dem Tessin und dem Po bis ans Meer ab. Sie verlangt, daß diese Wasserstraße internationalisiert wird, aber eine solche Internationalisierung würde für Italien zur Folge haben, daß es nicht mehr im absoluten Besitze des heiligen Stromes wäre, der die Geschicke des nationalen Lebens miterlebt und mehrmals als letzter Verteidiger des Landes auftrat. Das schweizerische Recht kann sich einzig auf die Tatsache stützen, daß der italienische Kanton Tessin die Wasser seines Flusses — ob er wohl imstande wäre, es nicht zu tun? — in den Po abzugeben, der sie gerne entgegennimmt, auch wenn es ihrer zu viele wären. Wir haben schon bei anderer Gelegenheit dargetan, daß die Schweiz nicht imstande wäre, eine Kompensation zu geben für das, was sie verlangt, und es stehen sich demgemäß ungleiche Bedingungen gegenüber, die nicht in Einklang gebracht werden können mit dem Geiste des Wiener Vertrages, auf welche sie sich stützt. Nun ist es klar, daß die Gefahr, die aus einer solchen Servitut, wie die Internationalisierung eine wäre, uns erwüchse, verlangt, daß wir ihr ausweichen und nach dem Vorschlag von Ingenieur Vandone versuchen, eine Änderung der früheren Projekte vorzunehmen, um so eine andere Lösung zu finden. (Gemeint ist offenbar die von einer Mailänder Gruppe angestrebte Verbindung des Po mit dem Comersee statt mit dem Lago Maggiore, welch' letzterer von der Schweiz gewünscht wird. Zu dieser Gruppe gehört auch der Mailänder „Sole". Die Red. d. VK.) Der Gedanke der Internationalisierung des Po widerspricht unserem freiheitlichen Geiste, zu dessen Aufrechterhaltung wir eine halbe Million Brüder geopfert haben. Wenn es sich um die ideale Lösung eines umfangreichen europäischen Problems handeln würde, um eine wahre und tiefe Pazifikation der Gemüter, die mit Beiträgen und Opfern aller zustande gebracht werden müßte, dann wäre Italien dazu in erster Linie bereit. Aber warum geht uns die Schweiz nicht mit gutem Beispiel voran? Ihre anerkannte Neutralität, ihre Bundesverfassung, die das friedliche Zusammenleben dreier großer europäischer Rassen ermöglicht, bürden ihr besondere Pflichten auf und bieten ihr Möglichkeiten, die allen andern versagt. Ihre Eisenbahnlinien, die inskünftig durch die projektierten Wasserstraßen von der Rhone zum Rhein, vom Rheine nach dem Zürichsee, Zugersee, Vierwaldstättersee, Brienzer- und Thunersee alimentiert und ergänzt werden sollen, bilden die hauptsächlichsten Wege der europäischen Transporte und eignen sich in der Tat vorzüglich zu einem passenden Internationalisierungsexperiment. Tut sie das, so erscheint sie uns wie einer jener alten Heiligen, die auf ausgestreckten Armen ein schönes Geschenk bringen. Nichts ist so viel wert wie ein gutes Beispiel und nichts reißt so hin wie ein großzügiges Vorgehen. Wir Italiener werden ihr freudig folgen. Aber vielleicht haben die Schweizer als praktische Leute nicht so weite Ziele, aber Verhandlungen pflegen sie gegenwärtig mit Italien und sie verstehen sich auf das Verhandeln heute wie in der Vergangenheit. Sei dem nun wie ihm wolle, dem Verlangen nach der Internationalisierung des Po — wir werden ihr zustimmen oder nicht, je nachdem das Verlangen gerecht und mehr oder weniger juristisch begründet sein wird — aber unterdessen — und dies aus gut fundierten Gründen — antworten wir nur mit dem Gegenverlangen der Internationalisierung des ganzen schweizerischen Eisenbahn- und Wasserstraßennetzes, das wir in der neutralen Schweiz als ein wesentliches Element des europäischen Güteraustausches betrachten.

Die italienische Presse äußert sich nicht oft zu den Binnenschiffahrtsprojekten, offenbar, weil ihr diese Materie noch nicht so geläufig ist, wie sie es in Anbetracht der großen oberitalienischen Projekte sein sollte. Der Vorschlag, das gesamte schweizerische Eisenbahn- und Wasserstraßennetz zu internationalisieren, ist ja gewiß sehr interessant, aber in Barcelona wurde von keiner Seite, auch nicht von italienischer, eine Internationalisierung der

Eisenbahnen verlangt oder auch nur gewünscht. Wenn aber ein Antrag auf Internationalisierung der großen europäischen Eisenbahnlinien gestellt worden wäre, so darf der „Sole" sicher sein, daß ihn die Schweiz wohlwollender geprüft hätte, als gewisse Kreise in Italien die Frage der Internationalisierung des Po prüfen. Man hätte sich vor allem die Frage gestellt, welche Rolle der internationalisierte Gotthard im künftigen internationalen Verkehr spielen werde, und wäre sehr wahrscheinlich zum Schlusse gekommen, daß eine internationalisierte Verkehrslinie viel mehr Aussicht auf Verkehrszuwendung haben müsse als eine nationale. Daß dies richtig ist, zeigt der Rhein als Verkehrsstraße. Der internationalisierte Po würde Italien mehr Verkehr bringen, als seine Eisenbahnen zu bewältigen imstande wären, während der nationale Po eine sekundäre Wasserstraße bleiben wird.

Was die Bemerkung über die Abgabe des Wassers aus dem Tessinflusse an den Po anbelangt, so sei darauf hingewiesen, daß weite Strecken Oberitaliens das Wasser des Lago Maggiore sehr notwendig brauchen. Das hat sich noch nie so deutlich gezeigt, wie im vergangenen Jahre, wo große Gebiete, die aus dem Lago Maggiore bewässert werden könnten, unter einer vernichtenden Trockenheit litten, und die, falls die Trockenheit im laufenden Jahre andauert, dieses Jahr überhaupt nicht anbaufähig sein werden. Der Lago Maggiore aber weist mit seiner reichen Wasserfülle auf die Mittel hin, die Italien helfen können. Man befasse sich dort intensiver mit der Frage seiner Abflußregulierung und, wenn man zugleich auch dabei die Frage der schiffbaren Verbindung mit dem Po wohlwollend studiert, so wird man im Tessin gerne das Opfer bringen, das die Abflußregulierung von ihm fordert.

Der französische Rheinseitenkanal zwischen Basel und Straßburg. Von der französischen Regierung ist den Kammern ein Gesetzentwurf betreffend die Konzessionserteilung zur Ausnützung des Gefälles auf der Rheinstrecke Basel—Kembs unterbreitet worden. Es heißt darin, daß die Arbeiten für die Kraftausbeutung auf dem obersten Teile der Rheinstrecke Basel—Straßburg vom Gesamtprojekt des Rheinseitenkanals losgelöst und als Etappe für sich selbst behandelt werden soll.

V. K.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder.

Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Heft 2, Seite 30) als Mitglieder neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

Rhein-Schelde-Kanal-Verein, Vors.: Oberbürgermeister Gielen; Geschäftsführer: Oberingenieur Valentin, M.-Gladbach, Kyffhäuserstraße 20.

Württembergisches Ministerium des Innern, Abteilung für Straßen- und Wasserbau, Stuttgart, Karlstr. 3.

Deutsche Petroleum-Aktien-Ges., Berlin W 8., Mauerstraße 35-37.

Kohlenhandelsges. „Niederrhein" Borger, Weyer & Co., Duisburg, Feldstraße 11.

„Glückauf", Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H., Kassel, Neue Jordanstraße 41.

Weserbund, Bremen, Haus Schütting.

Meidericher Schiffswerft, vorm. Thomas & Co. G. m. b. H., Duisburg-Meiderich, Hafenbecken A.

Einzelmitglieder:

Krüger, Oskar, Reg.-Baumeister, Landsberg a. W., Magdamstraße 50.

Flock, Herm., Stadtbaurat, Neuhaldensleben, Bahnhofstr. 15.

Emder Verkehrsanstalt A.-G. See- und Binnenschiffahrt, Spedition und Kaibetrieb, Emden, Schweckendieckplatz 1.

Popken, Reg.- und Baurat, Vorstand des Wasserstraßenamtes Oldenburg, Oldenburg, Schleusenstraße 1.

Ippen, Herbert, cand. rer. pol., Greifswald, Rothgerberstraße 6.

Albrecht, Franz, Reg.-Baumeister, Fürstenberg a. O., Oberschleuse.

Schuler, Adolf, Baurat bei der Wasserbaudirektion, Heilbronn a. N., Bismarckstraße 61.

Michels, Reg.- und Baurat, Referent der Elbstrombauverwaltung für Schiffahrt, Magdeburg, Beethovenstraße 4.

Fracker, Wilhelm, Geschäftsführer, i. Fa.: Intern. Transport- und Schiffahrtsges., Karlsruhe i. B., Bachstraße 40 b

Bohrer, Reg.- und Baurat bei der Dortmund-Ems-Kanalverwaltung, Münster i. W., Bahnhofstraße 32.

Bonner Fahnenfabrik, Bonn a. Rh.

Thomas, Wasserbaudirektor, Münster i. W., Schloßplatz 5, bei der Dortmund-Ems-Kanalverwaltung

Mohr, Otto, Reg.- und Baurat, Tapiau, Wasserbauamt.

„Pharus", Allgem. Versicherungs-A.-G., Berlin SW 68, Charlottenstraße 73.

„Frisia", Transport- und Schleppschiffahrtsges. m. b. H. Kanalreederei, Spedition, Stauerei und Schiffsmaklerei, Emden, Haus Schiffahrt.

Krietsch, Otto, Schiffahrt und Spedition, Magdeburg. Werftstraße 34.

Aus verwandten Vereinen.

Tagung des südwestdeutschen Kanalvereins.

Am 17. Dezember 1921 fand im Festsaal des Handelshofes in Stuttgart die dritte ordentliche Mitgliederversammlung des Südwestdeutschen Kanalvereins statt, die eine überaus rege Beteiligung aufwies.

Der Vorsitzende, Geheimrat Bruckmann-Heilbronn, erstattete einen eingehenden Bericht über die künftige Arbeit des Vereins, wobei er besonders darauf hinwies, daß nach der im Laufe des Jahres erfolgten Gründung der Neckar A.-G., durch welche die Durchführung des Neckarkanals bis Plochingen gesichert erscheint, als Hauptziel des Vereins nunmehr die Verbindung von Neckar und Donau und von Donau und Bodensee in den Vordergrund tritt. Die im Auftrag des Vereins für die Strecke Plochingen-Donau und Donau—Bodensee ausgearbeiteten Projekte sind daher im Benehmen mit den zuständigen Stellen des Reiches, der württembergischen und badischen und hessischen Regierung zu prüfen und auf den wirtschaftlich und technisch günstigsten Stand zu bringen. Pflicht des Vereins wird es weiterhin sein, bei der Eingliederung der Neckar-Donau- und der Donau-Bodensee-Wasserstraße in die deutsche Gesamtwirtschaft und bei allen hierbei förderlichen Arbeiten mitzuwirken. Besonders zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang die Erstellung eines Freihafens bei Mannheim. Die Tätigkeit des Vereins wird sich im einzelnen erstrecken auf die dauernde Anteilnahme am Fortschritt des Ausbaues und am künftigen Betrieb der Neckarwasserstraße, auf Unterstützung der Neckar A.-G. bei Aufbringung der Mittel für rasche Durchführung des Bauprogramms Mannheim—Plochingen, auf allgemeine Beratung der Interessenten, insbesondere der Gemeinden und Zweckverbände und auf Vorarbeiten für die künftige Tarifgestaltung auf dem Neckar und auf dem Neckar-Donau-Kanal, auf die Mitarbeit bei der Gestaltung der Anschlußtarife für die Strecke Plochingen—Donau und Donau—Bodensee, auf Festlegung der generellen Kanalstraße und Sicherstellung des Kanalstreifens vor Spekulation und unzweckmäßiger Bebauung, ferner auf allgemeine Beratung der Interessenten über die Aufschließung neuer Massengüter und endlich die Vorbereitung eines Finanzierungsplanes für die Kanalstrecke Plochingen—Donau. Zur Annahme folgte hierauf der vorgelegte Antrag: „Die Vorstandschaft wird ersucht, zwecks Entfaltung wirksamster Tätigkeit ab 1. Januar 1922 innerhalb des Vereins je eine besondere Landesgruppe für Württemberg und Baden einzurichten." Es wurde dabei der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß auch die badische Regierung künftighin in der Unterstützung der badischen Landesgruppe soweit gehen möge, wie die württembergische Regierung in der Unterstützung der württembergischen Arbeiten bis jetzt gegangen ist. Es wurde ferner eine von den Stadtgemeinden Ulm, Göppingen, Giengen a. F., Groß- und Klein-Süßen, Kuchen, Groß- und Klein-Eislingen, Salach, Faurndau, Uhingen, Ebersbach und Reichenbach unterschriebene Eingabe eingebracht, die dahin geht, daß die Mitgliederversammlung unverzüglich und mit allem Nachdruck auf die württembergische Regierung und das Reichsverkehrsministerium einwirken möge, damit die Linienführung des Kanalstückes Plochingen—Ulm so schnell wie möglich festgelegt werde. Zur Begründung wurde darauf hingewiesen, daß die Gemeinden der Strecke Plochingen—Ulm in ihrer Entwicklung durch die Rücksichtnahme auf die Kanalführung auf das schwerste beeinträchtigt werden, wenn nicht in aller Kürze eine generelle Festlegung der Trasse durch die zuständige Reichsbehörde erfolgt. Weit mehr als am Neckar bedingen die Verhältnisse im Filstal die Anpassung der auf lange Sicht aufgestellten Generalsiedlungspläne der Gemeinden an die künftige Kanalführung, wenn nicht durch die spätere Durchführung des Kanals gewaltige Mehrkosten für Grund- und Gebäudewerte erwachsen sollen, außerdem ist auf die Erschließung der bei Geislingen und Altenstadt liegenden Erzvorkommen Rücksicht zu nehmen. Dieser Antrag der Filstal-Gemeinden wird, wie vom Vorsitzenden mitgeteilt wurde, im Sinne der Eingabe weiterbehandelt werden. Es wurde weiter noch die Frage der Wasserentnahme aus dem Lech durch Bayern angeschnitten, die für die spätere Finanzierung der Donauschiffahrt von Bedeutung ist. Oberbürgermeister Dr. Schwammberger-Ulm erklärte, wie dringend notwendig es ist, daß die württembergische Regierung die Frage der Wasserentnahme aus

der Donau bei den finanziellen Verhandlungen mit dem Reich und Bayern ins Treffen führt und zusammen mit der rechtlichen Frage vor das Forum der Internationalen Donaukommission liegt. Seitens des Vorsitzenden, Geheimrat Dr. Bruckmann, wird festgestellt, daß diese Frage in der Vorstandssitzung bereits besprochen wurde und daß die württembergische Regierung die beste Hoffnung hege, hierbei eine für Württemberg günstige Lösung zu finden. Zum Vorsitzenden der badischen Landesgruppe wurde Direktor Kern-Mannheim berufen. Den Beschluß der Tagung bildete ein Referat des Herrn Direktor Wunder „Die Beziehungen zwischen Elektrizitätswirtschaft und Wasserstraßen". Der Referent führte aus, daß das Anwachsen des Kohlenpreises auf das zweiunddreißigfache der Vorkriegszeit und unter Berücksichtigung der Qualität auf das 35—40fache zur Folge hat, daß die aus Wasserkraft gewonnene elektrische Kraft im Verhältnis zum Kohlenstrom heute billiger zu stehen kommt als im Jahre 1914. In seinen Schlußworten brachte der Vorsitzende zum Ausdruck, daß das Werk des Südwestdeutschen Kanalvereins die Verkörperung der Zuversicht in die Kraft des deutschen Volkes bedeute.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		6. 1. cm	7. 1. cm	8. 1. cm	9. 1. cm	10. 1. cm	11. 1. cm	12. 1. cm	13. 1. cm	14. 1. cm	15. 1. cm	16. 1. cm	17. 1. cm	18. 1. cm	19. 1. cm	20. 1. cm	21. 1. cm
Memel	Tilsit	332[5]	334[5]	308[5]	294[5]	282[5]	272[5]	263[5]	256[5]	246[5]	233[5]	224[5]	216[5]	212[5]	207[5]	202[5]	197[5]
Pregel	Insterburg	321[5]	308[5]	277[5]	250[5]	228[5]	208[5]	187[5]	149[5]	128[5]	100[5]	82[5]	65[5]	54[5]	50[5]	45[5]	41[5]
Weichsel	Thorn	130[6]	132[5]	129[5]	116[4]	110[4]	126[4]	148[6]	141[2]	123[6]	111[6]	94[6]	86[4]	72[4]	61[6]	59[6]	52[6]
Oder	Ratibor	132[3]	118[3]	106[3]	103[3]	160	202	231	168	145	120	116[1]	123[1]	112[1]	113[7]	110	107
„	Breslau	—46	—102	—120	—110	—152	—152	—130	—130	—84	—74	—108	—114	—132	—142	—136	—140
„	Krossen	108	115	130[3]	148	154	140	144	141	131	132	141[1]	151[1]	155[1]	156[1]	152[1]	143[1]
„	Frankfurt	153	137[3]	132[3]	127[3]	140[3]	154[3]	149[3]	164[7]	179	164	150[1]	149[1]	154[1]	162[1]	158[1]	146[1]
Warthe	Landsberg	70	68	78	84[3]	78[3]	20[3]	70[3]	61	57	60[4]	65[1]	65[1]	63[1]	60[1]	59[1]	62[1]
Netze	Vordamm	79	66[3]	58[3]	30[3]	33[7]	43	63	72	78	75	70[1]	58[1]	52[7]	46	46	38[1]
Elbe	Dresden	7	—	—58	—112	—140	—82	—74	108	67	2	—48	—95	—125	—131	—139	—141
„	Barby	255	264	276[3]	251	225	196	199	257	291	330[3]	224[4]	311[3]	262[3]	223[4]	189[4]	189[6]
„	Magdeburg	183	187	—	189	—	141	129	161	206	248[3]	260[3]	250[3]	208[3]	168[3]	153[3]	122
„	Wittenberge	135	200	222	233	244	246	234	215	213	242	261	276	194	288	292	229
Saale	Grochlitz	224	224	190[3]	172	140	164	304	270	234	206	184	152	150	156	146	126
Havel	Spandau*)	97	97	91	93	94	92	98	117	114	104	108	106	102	106	94	92
„	Rathenow*)	40	46	52	50	50	54	60	66	65	68	74	40	34	45	65	70
Spree	Spremberg*)	108	98	95	83	90	130	188	154	126	110	94	95	95	94	98	96
„	Kersdorf*)	252	249	242	256	256	260	260	259	248	248	256	258	268	275[5]	278	270[5]
Weser	Münden	238	214	178[2]	184[2]	207	254	312	276	253	230	193	192	102	183	168	159[4]
„	Minden	354	326	302	280	311	365	397	421	379	352	326	300	283	277[4]	270	261[4]
Rhein	Maximiliansau	249	372	352	341	391	353	674	—	527	490	455	431	422	412	407	396
„	Caub	234	225	202	168	144	149	252	354	372	350	311	258	234	212	201	184
„	Cöln	209	269	240	196	113	205	250	385	419	399	357	304	259	225	202	187
Neckar	Heilbronn	90	70	40	50	80	217	193	150	128	90	85	74	70	68	58	58
Main	Hanau	303	314	298	302	327	293	292	287	321	300	280	290	310	288	292	272
Mosel	Trier	158	115	97	84	90	233	—	215	170	148	120	106	88	80	73	68

*) Unterpegel. — Eisberichte: [1]) Grundeis, [2]) Grundeistreiben, [3]) Treibeis, [4]) Eistreiben, [5]) Eisstand, [6]) Eisgang, [7]) eisfrei.

Aus dem geschäftlichen Leben.

Eine neue Speditions-Aktiengesellschaft. Unter Mitwirkung der Kommerz- und Privatbank A.-G. ist in Hamburg die Cohrs & Ammé A.-G. mit einem Kapital von 20 Millionen Mark gegründet worden, welche die Speditions-, Schiffahrts- und Lagerungsgeschäfte der bestehenden Firma Cohrs & Ammé übernimmt.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Hans Falk, Düsseldorf. Die Firma ist erloschen.

Oertz-Werft A.-G., Hamburg-Neuhof-Reiherstieg. Baurat Friedrich Otto Franz Wiesner ist zum Vorstandsmitgliede bestellt. An Adolph Fritz Wilhelm Carl Kock ist Prokura erteilt.

Lübeck-Hamburger Flußschiffahrt-Gesellschaft m. b. H., Lübeck. Gegründet am 23. November 1921 mit 50 000 M. Stammkapital, Geschäftsführer Hugo Wilhelm Detlev Reetz.

Josef Stenz, Reederei und Transportgesellschaft, Mainz. Die Gesellschaft ist aufgelöst und die Firma erloschen.

Fr. Andreae, Magdeburg. Die Gesellschaft ist aufgelöst, Liquidator ist Hermann Baldhoff.

Josef Schalscha Reederei, Breslau. Die Gesamtprokura des Max Kaczmarczyk ist erloschen.

Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.-G., Breslau. An Harald Thielecke in Breslau ist Gesamtprokura erteilt.

Elsflether Werft A.-G., Elsfleth. Laut Beschluß vom 5. Dezember 1921 ist das Grundkapital um 1 050 000 M. auf 2 100 000 M. erhöht.

Magdeburger Eilschiffahrt G. m. b. H., Magdeburg. Die Liquidation ist beendet und die Firma erloschen.

Habermann & Guckes A.-G., Kiel. In Dortmund wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Vereinigte Elbe- und Norderwerft A.-G., Hamburg. Die Firma lautet jetzt Norderwerft A.-G.

Schleppschiffahrt auf dem Neckar, Heilbronn. In den Aufsichtsrat sind Arthur Diepenbruck-Duisburg und Adam Leinweber-Mannheim gewählt.

Schiffahrtsgesellschaft Westfalen G. m. b. H., Hannover. Friedrich Schmeil ist jetzt allein vertretungsberechtigter Geschäftsführer.

Dyckerhoff & Widmann A.-G., Biebrich. Das Grundkapital ist um 11 000 000 M. auf 32 000 000 M. erhöht worden.

Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.-G., Dresden. Das Grundkapital ist auf 8 000 000 M. erhöht. 3300 neue Aktien wurden zu 110 % begeben, 2000 Stück erhielten zum Nennwerte die Aktionäre der Deutsch-Österr. Dampfschiffahrt A.-G. in Magdeburg als Gegenwert für deren Übernahme.

Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft Uebigau A.-G., Dresden. Per 31. Oktober 1921 ergab sich nach 1 393 382 M. Abschreibungen ein Reingewinn von 2 666 308 M. Die Dividende beträgt 16⅔ % von 10 000 000 M.

Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik, Hamburg. Bei 4 161 577 M. Abschreibungen verblieb für 1920/21 ein Reingewinn von 1 812 822 M. Auf 10 000 000 M. Aktienkapital entfielen 15 % Dividende.

Fried. Krupp A.-G., Essen. Der Reingewinn des am 30. Juni 1921 beendeten Geschäftsjahres betrug 97 905 893 M.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.

(Gegründet 1853.) * Telephon: Amt Nord 3631, 3632. * Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	—
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	850
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—
Dampfschiff.-Ges. Neptun	1050
Dampfschiff.-Reederei Horn	—
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	575
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	575
Deutsche Ostafrika-Linie	500
Emder Reederei	540
Flensburger Dampfer-Comp.	780
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	700
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	422
Hamburg-Bremen-Afrika	520
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	720
Hansa Dampfschiffahrt	390
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	700

Name	Kurs:
Neue Dampfer-Comp., Stettin	675
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1150
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Norddeutscher Lloyd	397
Ocean-Dampfer Flensburg	560
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	405
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	1600
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	360
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	—
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	1785
Schles. Dampfer-Comp.	—
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	660
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1425
Ver. Elbeschiff.-Ges.	810
Woermann-Linie	500

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 53. S. 55 537. **Schleppvorrichtung für Wassereisenbahnen mit nicht anhebbaren Schienen.** Siemens-Schuckert-Werke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 1. 2. 21.

Klasse 65a, 16. S. 56 065. **Trossenklemme mit aufklappbarem Oberteil.** Gebrüder Sachsenberg A. G., Roßlau a. E. 6. 4. 21.

Klasse 65a, 16. S. 57 562. **Augplatte.** Walter Späth, Düsseldorf, Hallbergstr. 25. 9. 9. 21.

Klasse 65a, 37. B. 101 865. **Verfahren zur Bestimmung der Drehkreise von Schiffen, der Lage derselben während des Drehens und ihrer Fahrgeschwindigkeit hierbei.** Max Buchholz, Cassel, Querallee 39. 10. 10. 21.

Klasse 65a, 54. D. 40 439. **Schlepphaken.** Peter Daetz, Hamburg, Kranichenweg 15. 19. 9. 21.

Klasse 65f, 11. D. 40 075. **Abdichtung des Propellerwellenlagers an Außenbordmotoren.** Deutsche Werke A. G., Berlin. 25. 7. 21.

Klasse 65f, 28. L. 50 695. **Wendegetriebe für Motorboote.** Oskar Lahser, Berlin, Alt-Stralau 45. 17. 6. 20.

Klasse 84a, 3. H. 84 321. **Selbsttätige Heber.** Johannes Heyn, Stettin, Grabower Str. 6b. 3. 3. 21.

Klasse 84a, 3. H. 84 322. **Selbsttätiger Heber.** Johannes Heyn, Stettin, Grabower Str. 6b. 17. 2. 21.

Klasse 84a, 3. H. 84 533. **Selbsttätiger Heber.** Johannes Heyn, Stettin, Grabower Str. 6b. 3. 3. 21.

Klasse 84c, 2. M. 69 358. **Eisenbetonspundbohle.** Dr.-Ing. Paul Müller, Dortmund, Knappenberger Str. 99. 18. 5. 20.

Klasse 65a, 3. C. 30 619. **Halter für Wegerungslatten auf Schiffen.** Friedrich Cummerow, Oevelgönne-Altona, Flottbecker Chaussee 185. 9. 5. 21.

Klasse 65a, 6. H. 74 250. **Schiff zum Transport von Massengütern, insbesondere von Getreide.** Traugott Hoffmann, Frohnau i. d. Mark. 27. 4. 18.

Klasse 65b, 1. F. 50 087. **Aufschleppwagen für Schiffe.** J. Frerichs & Co. A.-G., Einswarden i. O. 31. 8. 21.

Klasse 65f, 3. W. 54 691. **Rudersteven für Schraubenschiffe.** Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstr. 105. 3. 3. 20.

Klasse 65f, 3. W. 55 282. **Gegenpropelleranordnung bei Ein- und Mehrschraubenschiffen.** Dr. Rud. Wagner, Bismarckstr. 105, und Walther Kucharski, Gryphiusstr. 9, Hamburg. 20. 5. 20.

Klasse 65f, 28. H. 84 172. **Stellzeug für Schiffspropeller.** Helix Propellergesellschaft m. b. H., Berlin. 8. 2. 21.

Klasse 84b, 1. D. 38 013. **Vorrichtung zum Heben von Schiffen und anderen Schwimmkörpern.** Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. 17. 7. 20.

Klasse 84b, 1. H. 82 896. **Betriebswasserspeicher für Doppelkammerschleusen.** Carl Hilker, Mährisch-Ostrau, Tschecho-Slowakei; Vertr.: Dipl.-Ing. A. Trautmann und Dipl.-Ing. H. Kleinschmidt, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 26. 10. 20.

Klasse 84b, 1. G. 51 436. **Verfahren zum Auswuchten des Troges während seiner Bewegung im Wasser bei Hebewerken für Schiffe u. dergl.** Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen, Rhld. 9. 7. 20.

Klasse 84b, 1. W. 57 222. **Verfahren zum Heben von Schiffen u. dergl.** Dr.-Ing. Richard Wreden, Hannover, Stolzestraße 25. 12. 1. 21.

Klasse 84b, 2. G. 49 485. **Schiffseisenbahn;** Zus. z. Patent 306 903. Grün & Bilfinger, Akt.-Ges., Mannheim. 1. 11. 19.

Klasse 84d, 2. Sch. 59 835. **Baggerlöffel mit an der Bodenklappe angreifendem Hub- u. Entleerungsseil;** Zus. z. Anm. Sch. 54 258. Schiffs- und Maschinen-Bau-Akt.-Ges., Mannheim. 9. 11. 20.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 4. 348 870. **Unterseebootssehrohr.** Fa. Carl Zeiss, Jena. 13. 5. 15. Z. 9384.

Klasse 65a, 9. 348 871. **Nachgiebig aufgehängtes Steuerruder für Gleitboote.** Société des Bateaux glisseurs de Lambert, Nanterre, Seine; Vertr.: A. Elliot, Pat.-Anw., Berlin SW 48. 30. 1. 21. S. 55 473. Frankreich 29. 4. 14.

Klasse 65a, 46. 348 872. **Steuervorrichtung für Motorboote u. dgl.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 21. 11. 20. A. 34 400.

Klasse 65a, 54. 348 873. **Schlepphaken.** Walter Ketzscher, Dessau, Friedrickenpl. 2c. 2. 3. 21. K. 76 620.

Klasse 65a, 58. 348 874. **Anordnung zum Erkennbarmachen von Wegmarken für elektrische Kennzeichnung von Schiffahrtsstraßen.** Siemens & Halske, Akt.-Ges., Siemensstadt bei Berlin. 18. 12. 18. S. 49 359.

Klasse 65a, 78. 348 875. **Leckdichtung für Schiffe.** Alexander Pechan, Budapest; Vertr.: Dr. L. Gottscho, Pat.-Anw., Berlin W 8. 15. 9. 18. P. 37 073.

Klasse 65a, 38. 349 144. **Bootsaussetzvorrichtung.** Karl Mayer, Pola; Vertr.: B. Bomborn, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 3. 7. 14. M. 56 712.

Klasse 65c, 1. 348 938. **Wander-Flachboot mit Sperrholzrumpf.** Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz, Mannheim-Rheinau. 5. 3. 20. L. 50 045.

Klasse 65f, 24. 348 740. **Antrieb für Fährschiffe und Schiffe für kurze Fahrten.** Wilhelm Stein u. Dr.-Ing. Wilhelm Mattersdorff, Hamburg, Steinstr. 110. 12. 6. 21. St. 34 627.

Klasse 84b, 1. 348 988. **Vorrichtung zum Fördern von Schiffen über den trockenen Scheitel mit Hilfe von Gegengewichten.** Deutsche Maschinenfabrik A. G., Duisburg. Zus. z. Pat. 347 338. 29. 8. 20. D. 38 246.

Klasse 84b, 1. 348 989. **Belastungsausgleich für das Netz bei elektrisch betriebenen Schiffshebewerken.** Siemens-Schuckert-Werke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 6. 12. 17. S. 47 499.

Klasse 84d, 2. 348 990. **Löffelbagger.** Orenstein & Koppel Akt.-Ges., Berlin. 31. 12. 20. O. 12 014.

Klasse 65a, 3. 348 252. **Rostschützende Unterlage für Steinholzfussböden auf eisernen Schiffsdecks u. dergl.** Deutsche Bitunamel G. m. b. H., Hamburg. 18. 3. 21. D. 39 290.

Klasse 65a, 3. 348 253. **Aussenhaut von Eisenbetonschiffen.** Mindener Eisenbeton-Werft A. G. „Mewag", Minden i. W. 26. 4. 21. M. 73 567.

Klasse 65a, 53. 348 254. **Anpressvorrichtung für das Fahrwerk einer einschienigen Wassereisenbahn.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 20. 2. 21. S. 55 651.

Klasse 65a, 53. 348255. **Schleppmaschine für Wassereisenbahnen.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 20. 5. 21. S. 56459.

Klasse 65a, 58. 348256. **Vorrichtung zum Steuern von Schiffen nach einer im Fahrwasser verlegten Leitung.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt b. Berlin. 17. 12. 18. S. 19358.

Klasse 65a, 58. 348257. **Empfängeranordnung zum elektrischen Kenntlichmachen von Schiffahrtsstrassen.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt b. Berlin. 19. 12. 18. S. 19364.

Klasse 65a, 58. 348258. **Signaleinrichtung für durch Wechselstrom führende Kabel kenntlich gemachte Wasserfahrstrassen.** Signal-Gesellschaft m. b. H., Kiel. 28. 12. 18. S. 49426.

Klasse 65a, 78. 348317. **Vorrichtung zum Abdichten von Schiffslecks.** Emir Ibrahim Ben-Ayad, Konstantinopel; Vertr.: M. Mintz, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 16. 7. 16. B. 82022.

Klasse 65f, 3. 348451. **Propeller.** Dipl.-Ing. Günter Bölsing, Charlottenburg; Giesebrechtstrasse 6. 3. 10. 19. B. 91060.

Klasse 65f, 3. 348452. **Schraubenpropeller.** Paul Hühn, Breslau, Tauentzienstr. 97. 28. 8. 18. H. 75082.

Klasse 84d, 1. 348145. **Aufhängung einer selbsttätigen Grabeschaufel mittels Flaschenzugs an einer auf geneigter Bahn laufenden Katze:** Zus. z. Pat. 304104. Adolph Vogt, Düsseldorf, Adersstr. 29. 3. 6. 20. V. 15595.

C. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65c. 802475. **Holzkonstruktionselemente für Boote.** Hans Rohrbach, Hamburg, Claus-Groth-Str. 18. 13. 12. 20. R. 51822.

Klasse 65c. 802552. **Boot mit Kurbelantrieb.** August Habicht, Horst-Emscher-Süd i. W. 20. 9. 21. H. 90193.

Klasse 65c. 802717. **Wasserfahrzeug.** Max Gerner, Stuttgart, Senefelderstr. 60. 20. 1. 21. G. 48215.

Klasse 65c. 802718. **Wasserfahrzeug.** Max Gerner, Stuttgart, Senefelderstr. 60. 20. 1. 21. G. 50416.

Klasse 65c. 802759. **Antriebsvorrichtung für Boote mittels Schaufelrad.** Friedrich Meyer, Sebaldsbrück b. Bremen. 12. 12. 21. M. 72563.

Klasse 65f. 802664. **Propellerbefestigung auf der Antriebswelle bei Bootsantrieben.** Wilhelm Kühn, Frankfurt a. M., Königsstr. 70. 23. 8. 20. K. 81609.

Klasse 65f. 802666. **Bootsmotor mit senkrechter, im Heck des Bootes durch ein kugelförmiges Lager hindurchgeführter Propellerwelle.** Rudolf E. Heerd, Frankfurt a. M., Böttgerstraße 29. 2. 5. 21. H. 88360.

Klasse 65f. 803066. **Halter für Außenbordmotoren.** Deutsche Werke, Akt.-Ges., Berlin. 31. 12. 20. W. 57406.

Klasse 65a. 800381. **Aluminiumdeckklampe.** Wilh. Siebert, Altena i. W. 15. 11. 21. S. 48715.

Klasse 65a. 800450. **Rettungseinrichtung für Schiffbrüchige.** Heinrich Gürke, Berlin, Boxhagener Str. 22. 29. 3. 21. G. 48769.

Klasse 65a. 801063. **Ventilator für Schiffe.** Thomas Utley, Liverpool, und Atlas-Werke Akt.-Ges., Bremen; Vertr.: Dipl.-Ing. Dr. W. Karsten und Dr. C. Wiegand, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 30. 12. 19. U 5961. England 21. 5. 15.

Klasse 65a. 800457. **Anordnung einer Zementlage zwischen Steinholz und Schiffsboden.** Bremer Steinholzwerke „Brema" H. Lankenau, G. m. b. H., Bremen. 15. 10. 21. B 95941.

Klasse 65c. 800377. **Verbindung für biegsame Streben.** Karl Schöner, München, äußere Dachauerstr. 148. 12. 11. 21. Sch. 72854.

Klasse 65c. 801069. **Vorrichtung für Boote zum Rudern in der Gesichtsrichtung.** Paul Knoch, Berlin, Lausitzer Pl. 3. 3. 2. 21. K. 83889.

Klasse 65c. 801099. **In der Höhe verstellbarer Dollen für Ruderboote aller Art.** Jean Scheerer, Offenbach a. M., Bieberer Str. 69. 17. 11. 21. Sch. 72907.

Klasse 65c. 801105. **Ruderdolle.** Siegfried Haentzschel, Roßlau, Anh. 21. 11. 21. H. 91037.

Klasse 65c. 801456. **Faltboot.** Artur Scholz, München. Heimeranpl. 4. 26. 10. 21. Sch. 72651.

Klasse 84a. 801183. **Hubvorrichtung für Schleusen, Wehre und dergl.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Grusonwerk, Magdeburg-Buckau. 24. 3. 20. K. 79604.

Klasse 84a. 800407. **Selbsttätiger Heber nach Patent 156796.** J. Heyn, Stettin, Grabower Str. 6b. 19. 10. 21. H. 90567.

Klasse 84a. 800598. **Mehrteiliges Hubtor zum Abschluß von Kanälen, Flüssen und dergl.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Grusonwerk, Magdeburg-Buckau. 23. 7. 20. K. 81222.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65c. 694904. **Wasserfahrzeug.** Berliner Metall-Industrie G. m. b. H., Berlin. 11. 12. 18. B. 80996. 26. 11. 21.

Klasse 65f. 683504. **Dampfturbinen-Flüssigkeitsgetriebe-Elektromotoren- und Brennkraftantrieb usw.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 4. 3. 16. V. 13525. 17. 2. 19.

Klasse 65a. 734775. **Schiffsturbinenanlage usw.** Akt.-Ges. Brown, Boveri & Cie., Baden, Schweiz; Vertr.: Robert Boveri, Mannheim-Käferthal. 23. 11. 18. A. 28945. 6. 10. 21.

Klasse 65f. 695380. **Anhängmotorschutz usw.** Lotte Müller geb. Kramer, München, Goethestr. 12. 20. 12. 18. M. 60366. 25. 11. 21.

Bücherbesprechung

„Die Reichsbahn." Schriften und Mitteilungen aus dem Reichsverkehrsministerium. Heft I. Verlag von Georg Stilke, Berlin NW. 7.

Der Kampf um die Reichsbahn ist lebhaft entbrannt. Es ist durchaus richtig, daß das Verkehrsministerium auch selbst dazu Stellung nimmt. Das geschieht in der vorliegenden Schrift, die die erste einer Reihe sein soll, und die, wie der Reichsverkehrsminister Gröner in einleitenden Worten mitteilt, den Nachweis führt, daß der Staatsbetrieb bei entsprechender Neuordnung sehr wohl imstande ist, die Defizitwirtschaft zu beseitigen. Staatssekretär Stieler zeigt in einem weitausgreifenden Artikel die wesentlichsten Grundsätze, von denen die Neuordnung des Eisenbahnwesens auszugehen hat Das Reichsbahnfinanzgesetz, wie das geplante eigene Eisenbahn-Arbeitszeitgesetz werden darin besprochen und im übrigen die Fehler und Mängel des gegenwärtigen Betriebs aus ihren Ursachen erläutert und sachlich — im ständigen Hinblick auf ihre Behebung — klargestellt. Aufsätze von Staatsminister a. D. v. Breitenbach und Oberregierungsrat Dr. Homberger fassen das „Privatisierungsproblem" auf und kommen anhand politischer und wirtschaftlicher Tatsachen zu sehr entschiedener Ablehnung.

Das Heft bringt außerdem eine Fülle von statistischem Material über aktuelle verkehrspolitische Einzelprobleme in kurzen anschaulichen Artikeln und Schaubildern. Da dieses Material durchweg neu und streng sachgemäß ausgewählt ist, bietet es reichliche Anregung und einen wertvollen Beitrag zur öffentlichen Klärung des wichtigen Problems: „Reichsbetrieb oder Privatbetrieb"?

Handausgabe des Einkommensteuergesetzes vom 29. März 1920 in der Fassung vom 24. März 1921 und 11. Juli 1921, nebst den Ausführungsbestimmungen und den Vorschriften über die Rücklagen nach § 59a, sowie die Einkommensteuer vom Arbeitslohn. Vom Senatspräsidenten am Reichsfinanzhof Dr. G. Strutz. Dritte, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage. Verlag von Otto Liebmann, Berlin W 57. Geb. 58 M.

Gerade zur rechten Zeit für die Abfassung der Steuererklärungen für 1921 und die Nachprüfung der jetzt erfolgenden endgültigen Veranlagungen für 1920 erscheint die Handausgabe zum Einkommensteuergesetz aus der Feder des anerkannten Meisters des Steuerrechts, des Senatspräsidenten am höchsten Steuergerichtshof Dr. Strutz. Das Buch bietet erheblich mehr, als der schlichte Titel „Handausgabe" vermuten läßt. Auf nicht weniger als 539 Seiten gibt Strutz eine eingehende Erläuterung zu allen Bestimmungen des Gesetzes in der neuesten Fassung. Die Ausführungsbestimmungen sind mit abgedruckt, die schwer verständlichen Vorschriften über die Rücklagen nach § 59a nebst den Verordnungen des Reichsfinanzministeriums hierzu eingehend erläutert; eine klare Kommentierung der Bestimmungen über die Einkommensteuer vom Arbeitslohn und allen ergänzenden Verordnungen vervollständigen diesen Ratgeber für das ganze Gebiet der Einkommensteuer. Wie umfassend seine Erläuterungen sind, beweist z. B., daß Strutz zu dem wichtigen § 13 über die Abzüge nicht weniger als 126 Anmerkungen gegeben hat. Diese neueste Auflage, die das gesamte gesetzgeberische Material nach dem heutigen Stande unter restloser Verwertung der Praxis wiedergibt, ist für jeden, der Einkommensteuern zu zahlen hat, um so unentbehrlicher, als Strutz im Hinblick auf seine maßgebende Stellung bei den höchstrichterlichen Entscheidungen des Reichsfinanzhofes nicht ohne Einfluß bleiben wird. In leichtverständlicher Sprache abgefaßt und mit einem eingehenden Sachregister versehen, gibt das Werk schnell erschöpfende Antwort auf jede Frage, so daß es nur warm empfohlen werden kann.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 4
15. Februar

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 60 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich.
Einzelne Hefte 3 Mark

Anzeigen kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 3,00
Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Einladung zu einer Sitzung des Großen Ausschusses des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 49. — Die Wasserstraßenbeiräte. S. 50. — Die Lösung der nordwestdeutschen Kanalfragen durch den Hansa-Kanal. S. 56. — Eine Wendung in der nordwestlichen Kanalfrage. S. 59. — Kleine Mitteilungen. S. 59. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 63. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 64. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 64. — Patentbericht. S. 64.

Einladung zu einer Sitzung des Großen Ausschusses des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

auf Donnerstag, den 2. März, 5½ Uhr nachmittags,
im Großen Sitzungssaal des Vereinshauses deutscher Ingenieure,
Berlin NW 7, Sommerstr. 4a.

Tagesordnung:

1. Mitteilungen über die im April stattfindende Wasserbau- und Binnenschiffahrt-Ausstellung Essen 1922 und die am 4. April in Essen abzuhaltende Binnenschiffahrts-Tagung.
2. Lichtbildervortrag des Herrn Direktor A. Haag, Berlin-Nikolassee: „Brückenlose Kanäle“.

Außer den Mitgliedern unseres großen Ausschusses sind auch sämtliche Mitglieder unseres Vereins, Mitglieder unserer Zweigvereine und verwandter Vereine, sowie eingeführte Gäste willkommen.

Anmeldungen zur Teilnahme an der Sitzung werden an die Geschäftsstelle des Zentral-Vereins, Charlottenburg 2, Kantstr. 140, erbeten.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt

Flamm
Geheimer Regierungsrat, Professor
Vorsitzender.

Punt
Major a. D.
Geschäftsführer.

Notiz: *Infolge des Streiks der Elektrizitäts- und Gasarbeiter und der hierdurch verursachten Lahmlegung des Druckereibetriebes konnte das vorliegende Heft nicht rechtzeitig erscheinen. Die Schriftleitung.*

Die Wasserstraßenbeiräte.

Dr. H. Danner.

Die Grundregeln des öffentlichen Rechtes der Binnenschiffahrt in der alten Reichsverfassung enthielten die Ziffern 8 und 9 des Artikel 4, welche bestimmten: „Die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs, sowie die Beaufsichtigung und die Gesetzgebung hinsichtlich des Flößerei- und Schiffahrtsbetriebes auf den mehreren Bundesstaaten gemeinsamen Wasserstraßen und der Zustand der letzteren liegen beim Reich." Das Reich hatte aber nicht die ausschließliche Gesetzgebungsbefugnis, seine Zuständigkeit konkurrierte vielmehr mit der Zuständigkeit der Landesgesetzgebung. Das bedeutet: Solange das Reich seine Befugnis nicht ausgeübt hatte, war die Landesgesetzgebung allein zuständig und erst, wenn und so weit das Reich von seinem Rechte Gebrauch gemacht hatte, kam die gesetzgeberische Kompetenz der Bundesstaaten in Fortfall. Von diesem Rechte der Herstellung von Wasserstraßen hat das Reich nur sehr geringen Gebrauch gemacht, und zwar nur durch die Erbauung des Nord-Ostsee-Kanals. Im übrigen hatten die Gliedstaaten de facto ihre Kompetenz behalten und waren hierin selbständig, soweit sie nicht durch zwischenstaatliche Vereinbarungen, wie die Rheinschiffahrtsakte, die Elbeschiffahrtsakte mit der sogenannten Additionalsakte und die Weserschiffahrtsakte gebunden waren.

Nach dem bisherigen Recht war also das Wasserstraßen- und Binnenschiffahrtswesen in der Hauptsache der Zuständigkeit der Bundesstaaten vorbehalten. Im ganzen war denn auch die Tätigkeit des Reiches hinsichtlich des Wasserstraßen- und Binnenschiffahrtswesens, namentlich im Vergleich zu der Tätigkeit Preußens, von geringer Bedeutung geblieben. Auch das Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben, bedeutet nur teilweise eine grundsätzliche Aenderung. Dieses Gesetz regelte zwar die Erhebung und Verwaltung der Schiffahrtsabgaben, sah dafür jedoch von den beteiligten Bundesstaaten gebildete Strombauverbände vor und bestimmte in Artikel II § 6 ausdrücklich, daß die Selbständigkeit der Staaten auf dem Gebiete des Strombaues unberührt bleibe. Der bundesstaatliche Grundzug des deutschen Wasserstraßenwesens ist also auch in dem Reichsgesetz von 1911 gewahrt. Demgegenüber soll auf diesem Gebiet nach der neuen Reichsverfassung an Stelle der Bundesstaaten in allen wesentlichen Beziehungen das Reich treten.

Im ersten Hauptteil, erster Abschnitt, Artikel 7 Ziffer 19 der neuen Reichsverfassung findet sich zunächst die Bestimmung, daß das Reich die Gesetzgebung über die Binnenschiffahrt hat, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr und die Landesverteidigung handelt. Die dort vorgenommene Zusammenfassung der vier Verkehrszweige unter der Ziffer 19 des Artikels 7 und ihrer Unterstellung unter die Reichsgesetzgebung, soweit der allgemeine Verkehr und die Landesverteidigung in Frage kommen, ist der klare Ausdruck des Gedankens, daß das öffentliche Verkehrswesen Reichsangelegenheit sein soll. Dadurch, daß die sachlich zusammenhängenden Gebiete des Verkehrs auch redaktionell in Zusammenhang gebracht werden, ist die Einheitlichkeit des gesamten allgemeinen Reichsverkehrs betont und programmatisch in der Reichsverfassung festgelegt worden.

Den hauptsächlichsten Inhalt der weiterhin in den Art. 97 bis 100 enthaltenen Bestimmungen des 6. Abschnittes der Reichsverfassung (Reichsverwaltung) bildet die erste Grundlage einer jeden Verkehrsunternehmung, die Wege. Von den Schiffahrtswegen sind der Pflege des Reiches aber nur die dem allgemeinen Verkehr dienenden überlassen worden. Hinsichtlich dieser Schiffahrtswege sind dem Reich weitgehende Hoheitsrechte eingeräumt worden. Außer dem privatrechtlichen Eigentum, das es an allen bestehenden Wasserstraßen des allgemeinen Verkehrs erwerben soll, hat es das Anlage- und Ausbaumonopol für alle verkehrswichtigen Schiffahrtswege. Und damit auch die Interessen der Wasserwirtschaft, die nicht Verkehrsinteressen sind, hierbei gewahrt werden, sind dem Reiche Pflichten hinsichtlich der Förderung der Landeskultur auferlegt. Damit es ferner eine einheitliche Wasserstraßenbaupolitik treiben kann, sind ihm gegenüber den übrigen Verkehrswegeverwaltungen (Eisenbahn und Wasserstraßen) Anschlußrechte und Pflichten auferlegt worden, und es ist ihm ferner die Enteigungsbefugnis verliehen. Damit es die für die Anlage und den Ausbau der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen erforderlichen Mittel aufbringen und über sie verfügen kann, ist ihm die Tarifhoheit gegeben, andererseits sind ihm aber in dem materiellen Recht der Schiffahrtsabgaben Schranken gesetzt worden. Dieses materielle Abgabenrecht gilt gleichzeitig auch für die unter der Tarifhoheit der Länder verbleibenden Schiffahrtswege. Auch hinsichtlich des technischen Betriebes sind dem Reich weitgehende Befugnisse verliehen worden. Es ist auf den Wegen des allgemeinen Verkehrs die ausschließliche Trägerin der Schiffahrts- und Strompolizei. Nur bezüglich des ökonomischen Betriebes, der Verkehrsordnung und der Tarife ist dem Reich verfassungsrechtlich keine Verwaltungsbefugnis und keine ausschließliche Befugnis beigelegt.

Die bei der Bewältigung der der Reichskompetenz obliegenden neuen Aufgaben auf dem Gebiet des Wasserstraßen- und Binnenschiffahrtswesens wirkenden Organe zu bestimmen, ist und war keine in den Rahmen einer Verfassung fallende Aufgabe. Verfassungsrechtlich wurde aber dennoch die Mitwirkung von Beiräten in Angelegenheiten der Wasserstraßen bei den Reichswasserstraßen festgelegt. Obwohl, wie gesagt, an sich eine Bestimmung über die bei den einzelnen Zuständigkeiten des Reiches fungierenden Organe nicht in den Rahmen grundgesetzlicher Regelung fällt, ist die Mitwirkung von Wasserstraßenbeiräten aber deshalb verfassungsrechtlich in Artikel 98 verankert worden, weil dadurch eine Garantie für die Hinzuziehung nicht bureaukratischer Elemente bei Regelung dieser Wasserstraßenangelegenheiten geschaffen wird. Diese Vorschrift des Artikels 98 stellt sich gewissermaßen als ein Schutz der wirtschaftlichen Selbstverwaltung durch das Reichsgrundgesetz dar. Dadurch rechtfertigt sich ihre Aufnahme in die Reichsverfassung.

Die Anregung zur Verankerung der Wasserstraßenbeiräte in der Verfassung ging von der Arbeitsgemeinschaft für die westdeutsche Binnenschiffahrt aus, welche Anfangs 1919 an das Reichswirtschaftsamt eine Eingabe über eine beratende Mitwirkung von Schiffahrtsbeteiligten bei den Vorarbeiten über den Entwurf der Reichsverfassung richtete. Dieser Gedanke wurde damals sofort vom Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt aufgenommen. In einem am 28. März 1919 an die Verfassungskommission der Nationalversammlung in Weimar gerichteten Schreiben, begrüßte diese die Absicht, das Reich zum Träger des deutschen Wasserstraßenwesens zu machen und sprach — gegenüber den damals noch weitgehenden Sozialisierungsideen — die Hoffnung aus, daß unter Wahrung der Selbständigkeit und Freiheit des Binnenschiffahrtsgewerbes jene neue großzügige Wasserstraßenpolitik beginnen möge, nach welcher in dem alten Reichstage seit Jahrzehnten gerufen wurde, die uns in den gefahrvollsten Zeiten des deutschen Vaterlandes so sehr gefehlt habe und jetzt mit eine Grundlage des Wiederaufbaues der deutschen Volkswirtschaft sein könne. So lebhaft aber dieses Bestreben begrüßt wurde, so ernst und entschieden wurde darauf hingewiesen, daß Aufgaben des Reiches von so außerordentlicher Bedeutung unter Vermeidung schwerer Fehler nur durch ernste Mitarbeit der Beteiligten durchgeführt werden könnten, insbesondere des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes, das von der Ausübung der Verfassungsrechte auf diesem Gebiete zuerst und unmittelbar betroffen würde und bei dem auch jene praktischen Betriebserfahrungen vorlägen, die mit allen Grundlagen des wasserbautechnischen Fortschrittes ständig verfolgt und verwertet werden müßten.

Am 8. April 1919 stand die Angelegenheit in der Sitzung des Fachausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, an welcher neben Mitgliedern des Fachausschusses auch Vertreter der Regierung teilnahmen, zur Diskussion. Es war die Forderung gestellt worden, daß in den Abschnitt C des damaligen Entwurfes ein besonderer Artikel von etwa folgender Fassung eingefügt werden sollte: „Zur beratenden Mitwirkung bei der Ausführung der Artikel 101 bis 105 wird ein Hauptwasserstraßenbeirat für das ganze Reich, sowie Bezirkswasserstraßenbeiräte aus den Kreisen der beteiligten Schiffahrt gebildet." Bei diesen Beratungen wurde fernerhin ausdrücklich der Standpunkt vertreten, daß der Reichswasserstraßenbeirat auch bei den Wasserverkehrsfragen mitwirken sollte; es wurde insbesondere auch die Mitwirkung bei der Frage der Gestaltung der Binnenschiffahrtsverkehrsbehörden verlangt. Da in dem damals vorliegenden Entwurf das gesamte Binnenschiffahrtswesen an einer Stelle geregelt war, sollte nach der Intention der Antragsteller der Reichswasserstraßenbeirat in allen Binnenschiffahrtsfragen gehört werden. Es wurde daher auch gefordert, daß der Beirat aus den Kreisen der Schiffahrttreibenden gebildet werden soll.

Der Artikel 98 trägt nun diesen Forderungen weder nach seinem Inhalt, noch nach seiner Stellung im letzten Abschnitt Rechnung. Er lautet: „Zur Mitwirkung in Angelegenheiten der Wasserstraßen werden bei den Reichswasserstraßen nach näherer Anordnung der Reichsregierung und der Zustimmung des Reichs-

rats Beiräte gebildet." Die „Angelegenheiten der Wasserstraßen", um die es sich handelt, können doch offenbar nur die im Artikel 97 geregelten sein. Die Tätigkeit ist also im wesentlichen auf Bau-, finanzielle und polizeiliche Angelegenheiten beschränkt. Dem entspricht auch, daß die Art der Zusammensetzung nicht der Forderung des Fachausschusses gemäß geregelt worden ist. Die Reichsverfassung hat sich nicht darauf festgelegt, daß der Reichswasserstraßenbeirat unbedingt den Kreisen der Schiffahrttreibenden entnommen sein muß, vielmehr soll er nach näherer Anordnung der Reichsregierung unter Zustimmung des Reichsrates bestimmt werden. Während sich die Tätigkeit der Eisenbahnbeiräte auf die bestimmt bezeichneten Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs und der Tarife erstreckt, sein Wirkungskreis also genau fixiert ist, ist die Bestimmung für die Wasserstraßenbeiräte nicht so bestimmt begrenzt. Letztere werden zur Mitwirkung in „Angelegenheiten der Wasserstraßen" allgemein berufen. Die nähere Ausführung der Verordnung, sowohl was die Kompetenz, als auch was die Zusammensetzung anlangt, ist also in das Ermessen der Regierung und des Reichsrates gestellt. Zur Bildung dieser Wasserstraßenbeiräte ist also kein Gesetz notwendig, ihre Einsetzung erfolgt vielmehr im Wege der Verordnung unter Zustimmung des Reichsrates. Und die verfassungsmäßige Verankerung der Wasserstraßenbeiräte hat somit nur die juristische Bedeutung, daß das Reich verpflichtet ist, solche Organe einzuführen, und daß diese Verpflichtung nicht durch einfaches Reichsgesetz, sondern nur im Wege der Verfassungsänderung aufgehoben oder modifiziert werden kann.

Bereits früher war die Mitwirkung der beteiligten Kreise in Wasserstraßenfragen reichsgesetzlich vorgesehen worden. So war durch den Erlaß des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 5. Januar 1881 für den Rhein, Weser, Elbe, Oder und Weichsel, also für alle Ströme, deren Verwaltung besonderen Behörden übertragen war, je eine Schiffahrtskommission eingerichtet worden. In ihnen wurden unter Beteiligung der zuständigen Staatsbeamten solche Angelegenheiten besprochen, die auf die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit und Vorflut des Wasserlaufes, sowie auf die Hebung des Schiffahrtsverkehrs von Einfluß waren. Ferner hin ordnete das Reichsgesetz, betreffend den Ausbau der Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben vom 24. Dezember 1911 in Artikel II § 8 die Bildung je eines Strombeirates für den Rhein-, Weser- und den Elbe-Verband an. Von diesen Beiräten war allerdings bisher nur der für die Weser gebildet worden, da die Verhandlungen mit den Niederlanden und Österreich wegen des Rhein- und Elbe-Verbandes nicht zum Abschluß gebracht werden konnten. Der Weserstrombeirat hat während des Krieges nur dreimal getagt. Er muß jetzt als erloschen gelten, da das Reich nach Artikel 97 Absatz 6 der Reichsverfassung mit dem Übergang der Wasserstraßen in sein Eigentum am 1. April 1921 die Aufgaben der Strombauverbände übernommen hat.

Bei der Festsetzung des Artikels 98 der Reichsverfassung dachte man nun aber nicht etwa an eine Fortbildung der Strombeiräte, sondern an eine Ausgestaltung der Wasserstraßenbeiräte, die Preußen schon vor langer Zeit geschaffen hatte, um Vertreter der an den Wasserstraßen beteiligten Kreise bei dem Ausbau der Verwaltung und Unterhaltung der Wasserstraßen ausgiebig zu Worte kommen zu lassen. Als nämlich das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 der Wasserbauverwaltung und in Verbindung damit auch der Meliorationsbauverwaltung Aufgaben von ganz besonderer Bedeutung zuwies, hatte man den Zeitpunkt für gekommen gehalten, für diese Aufgaben Wasserstraßenbeiräte zu schaffen, die schon während der Bauausführung der Verwaltung mit ihrem sachverständigen Rate zur Seite stehen und die Gewähr bieten sollten, daß das Werk den Erwartungen entsprechend, in zweckmäßiger Weise zum Abschluß gebracht werde. Die damals geschaffene Einrichtung beschränkte sich nach der Verordnung vom 25. Februar 1907 im wesentlichen auf die durch das Gesetz vom 1. April 1905 berührten Wasserstraßen, und sah sechs örtliche Wasserstraßenbeiräte, sowie einen Gesamtwasserstraßenbeirat vor. Später trat das Verlangen nach allgemeiner Einführung von Wasserstraßenbeiräten für sämtliche Schiffahrtswege hervor. Preußen ist diesem Wunsche für sein Gebiet in der Weise entgegengekommen, daß es die 1907 geschaffene Einrichtung durch Verordnung vom 2. März 1914 auf alle verkehrswichtigen preußischen Wasserläufe erster Ordnung (Wassergesetz § 2 Abs. 1 Nr. 1) mit Ausnahme der vorwiegend von Seeschiffen befahrenen Mündungsstrecken der großen Ströme ausdehnte. Die neun Bezirkswasserstraßenbeiräte waren folgende:

a) Rheinwasserstraßenbeirat für den Rhein, Main, die Lahn, Mosel, Saar und den Spoy-Kanal;
b) Wasserstraßenbeirat Münster für den Rhein-Herne-Kanal, die Lippe, die Ruhr und den Dortmund-Ems-Kanal;
c) Weserwasserstraßenbeirat für den Ems-Weser-Kanal, die Weser, Fulda, Werra, Aller und die Leine;
d) Elbewasserstraßenbeirat für die Elbe, Saale und den Elbe-Trave-Kanal;
e) Märkischer Wasserstraßenbeirat für die Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder;
f) Oderwasserstraßenbeirat für die Oder;
g) Wasserstraßenbeirat für die Wasserstraßen zwischen Oder und Weichsel;
h) Weichselwasserstraßenbeirat für die Weichsel;
i) Ostpreußischer Wasserstraßenbeirat für die Wasserstraßen in der Provinz Ostpreußen.

Ihre Zuständigkeit erstreckte sich auf folgende Gegenstände:

1. Maßnahmen an den Wasserläufen und ihren Ufern zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit und Vorflut, sowie zur Beseitigung von Hindernissen des Hochwasserabflusses im Wasserlaufe selbst und in seinen Überschwemmungsgebieten.
2. Bauberichte, die während der Ausführung größerer Bauten unter Mitteilung der bei dem Bau vorgekommenen Fragen und erhobenen Bedenken wiederkehrend zu erstatten sind.
3. Die allgemeinen Bedingungen für die Erlaubnis zur Anlage von Häfen und Anlegestellen.
4. Die Bestimmungen über die Schiffahrtsabgaben und die im Bereich des Schleppmonopolgesetzes vom 30. April 1913 zu erhebenden Schlepplöhne, insbesondere auch die Feststellung oder Abänderung der Tarife.
5. Die zu erlassenden Schiffahrtspolizeiordnungen und sonstigen allgemeinen Vorschriften über Benutzung und Betrieb.
6. Soziale Fürsorge für die an den Wasserläufen beschäftigten Arbeiter und die schiffahrtstreibende Bevölkerung.

Zur Vereinfachung der Organisation kamen die obengenannten Schiffahrtskommissionen in Fortfall, auch wurden die neuen Beiräte mit den obenerwähnten zwischenstaatlichen Strombeiräten, sowie mit den nach dem Wassergesetz für jede Provinz gebildeten Wasserbeiräten, soweit möglich, in organische Verbindung gebracht. Die Mitglieder der Bezirkswasserbeiräte wurden nach näherer Anordnung der zuständigen Ministerien von kaufmännischen Körperschaften, Schiffahrtsvereinen und anderen allgemeine wirtschaftliche Bestrebungen verfolgenden Vereinen, Landwirtschaftskammern, Hafenstädten, Handwerkskammern und Provinziallandtagen, sowie den an der Erhaltung und Entwicklung der Wasserstraßen mit Garantie beteiligten öffentlichen Verbänden gewählt. Die Mitglieder des Landeswasserstraßenbeirates wurden zu drei Vierteln von den Bezirkswasserstraßenbeiräten, aus den Kreisen des Handels, der Industrie, der Schiffahrt, sowie der Land- und Forstwirtschaft entsandt und zu einem Viertel von den zuständigen Ministerien berufen. Später traten in die Wasserstraßenbeiräte Beamte, Angestellte und Arbeiter, die beim Bau, Betrieb oder bei der Unterhaltung der Wasserstraßen oder im Binnenschiffahrtsbetrieb tätig sind. (Verordnung vom 22. Januar 1920.)

Die mit dieser preußischen Einrichtung der Wasserstraßenbeiräte gesammelten Erfahrungen erschienen im allgemeinen recht günstig. Es wurde daher für zweckmäßig gehalten, die in der Reichsverfassung vorgesehenen Beiräte diesen preußischen Wasserstraßenbeiräten nachzubilden, dabei natürlich die Entwicklung der Verhältnisse nicht außer Betracht lassend.

Durch die Regierung wurde, um die Meinung der Beteiligten über die Bildung der im Artikel 98 der Reichsverfassung vorgesehenen Beiräte von vornherein zu hören, bevor sie dem Reichsrat eine entsprechende Vorlage macht, und um in gemeinsamer Arbeit mit den Beteiligten die Grundlage für die Ausführung des Artikels 98 zu schaffen, zunächst der vorläufige Reichs-Wasserstraßenbeirat eingesetzt. Seine Zusammensetzung beruht in der Hauptsache auf Vorschlägen der Landesregierungen, wobei Preußen im wesentlichen die von den Bezirkswasserstraßenbeiräten gewählten Mitglieder seines Landeswasserstraßenbeirates namhaft gemacht hat. Daneben sind zwölf Mitglieder von dem vorläufigen Reichswirtschaftsrat gewählt worden. Nach Bildung des endgültigen Reichswasserstraßenbeirates wird dieser vorläufig seine Tätigkeit einstellen. Den Mitgliedern des vorläufigen Reichswasserstraßenbeirates ist Mitte November als Drucksache Nr. 2 ein Entwurf über die Bildung der Wasserstraßenbeiräte zugegangen, in welchem versucht ist, die Bedingungen festzulegen, unter welchen die Vertreter der praktischen Wirtschaft an der Verwaltung der Reichswasserstraßen beteiligt werden könnten. Dieser Entwurf hat folgenden Wortlaut:

Verordnung,

betreffend Beiräte für die Reichswasserstraßen.

Auf Grund des Artikels 98 der Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919 (Reichs-Gesetzbl. S. 1383) wird unter Zustimmung des Reichsrats bestimmt:

§ 1.

Zur beratenden Mitwirkung in Angelegenheiten der Wasserstraßen werden bei den Reichswasserstraßen-

A. Bezirkswasserstraßenbeiräte und
B. ein Reichswasserstraßenbeirat

gebildet.

A. Bezirkswasserstraßenbeiräte.

§ 2.

Es werden folgende acht Bezirkswasserstraßenbeiräte errichtet:

a) Ostpreußischer Wasserstraßenbeirat für die Wasserstraßen in der Provinz Ostpreußen;
b) Oder-Wasserstraßenbeirat für das Odergebiet bis Stettin mit Ausnahme der Märkischen Wasserstraßen (c);
c) Märkischer Wasserstraßenbeirat für die Wasserstraßen zwischen der Elbe von Magdeburg bis Dömitz und der Oder von Fürstenberg bis Friedrichstal, einschließlich des Kanals Hohensaathen-Friedrichstal;
d) Elbe-Wasserstraßenbeirat für das Elbegebiet bis Hamburg-Harburg mit Ausnahme der Märkischen Wasserstraßen (c) und für den Elbe-Trave-Kanal;
e) Mittelland-Wasserstraßenbeirat für das Wesergebiet bis Bremen, das Emsgebiet bis Papenburg und den Mittellandkanal ohne Anschluß nach Leipzig;
f) Rhein-Wasserstraßenbeirat für das Rheingebiet mit Ausnahme der unter e und g aufgeführten Wasserstraßen;
g) Main-Donau-Wasserstraßenbeirat für den Main oberhalb Aschaffenburg, die Main-Donau-Verbindung und das Donaugebiet;
h) Seewasserstraßenbeirat für die Mündungsstrecken der Oder, Elbe, Weser und Ems, den Kaiser-Wilhelm-Kanal und sonstige Wasserstraßen in den Mündungsgebieten, sowie die Küstenflüsse und Küstengewässer mit Ausnahme der ostpreußischen (a).

§ 3.

Der Bezirkswasserstraßenbeirat hat die Aufgabe, in wichtigen Fragen, welche die Verwaltung, die Unterhaltung, den Ausbau und den Verkehr der vorhandenen und geplanten Wasserstraßen seines Bezirks berühren, Gutachten abzugeben. Namentlich ist er über folgende Gegenstände zu hören:

a) Bauliche und sonstige Maßnahmen an Wasserstraßen und ihren Ufern sowie an den Seeküsten zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffahrtstraßen und Vorflut sowie zur Beseitigung von Hindernissen des Hochwasserabflusses;
b) Maßnahmen zur Förderung der Landeskultur und Wasserwirtschaft (Artikel 97 Abs. 3 der Reichsverfassung) sowie Fragen der Siedlungspolitik an Wasserstraßen;
c) allgemeine Bedingungen für die Erlaubnis zur Anlage von Häfen und Anlegestellen, zur Einrichtung von Fähren und zum Bau von Brücken sowie zur Kreuzung der Wasserstraßen mit elektrischen Hochspannungsleitungen;
d) soziale Fürsorge für die an den Wasserstraßen beschäftigten Angestellten und Arbeiter sowie die schiffahrttreibende Bevölkerung;
e) Schiffahrtpolizeiverordnungen und sonstige allgemeine Vorschriften über Benutzung und Betrieb der Wasserstraßen sowie wirtschaftliche Maßnahmen zur Regelung und Förderung der Schiffahrt;
f) Bestimmungen über Schiffahrtabgaben, Lotsengebühren, Schlepplöhne und sonstige Gefälle des Reiches;
g) Einrichtung der Wasserstraßenverwaltung;
h) Angelegenheiten der internationalen Schiffahrtkommissionen.

Die Anhörung hat in der Regel vor der Entscheidung zu erfolgen. Ist wegen besonderer Dringlichkeit vorherige Anhörung des Wasserstraßenbeirates nicht möglich, so muß ihm von den getroffenen Maßregeln bei dem nächsten Zusammentritt Kenntnis gegeben werden.

Der Bezirkswasserstraßenbeirat kann im Rahmen seiner Zuständigkeit selbständige Anträge und Anfragen an die Wasserstraßenverwaltung richten.

Die Reichswasserstraßenverwaltung wird dem Wasserstraßenbeirat über das auf die Beschlüsse Veranlaßte Mitteilung machen und gegebenenfalls die Gründe angeben, die der Berücksichtigung eines Beschlusses entgegenstanden.

§ 4.

Jeder Bezirkswasserstraßenbeirat besteht aus:

a) dem Vorsitzenden und seinem Stellvertreter, die vom Reichsverkehrsminister für die Dauer des Hauptamts ernannt werden;
b) einem Vertreter der Reichseisenbahnverwaltung;
c) Mitgliedern, die als Vertreter der Schiffahrt, der Spedition, sowie der öffentlichen Häfen und Gemeindeverbände nach näherer Anordnung des Reichsverkehrsministers von den Regierungen der beteiligten deutschen Länder ernannt werden;
d) Mitgliedern, die als Vertreter des Handels, der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft, der Fischerei, sowie der Beamten, Angestellten und Arbeiter nach näherer Anordnung des Reichsverkehrsministers durch die staatlich organisierten Wirtschaftskörper wie Handelskammern, Land- und Forstwirtschaftskammern, sowie durch die Berufsverbände gewählt werden.

Für jedes Mitglied ist ein Stellvertreter zu bestimmen, der im Falle der Behinderung des Mitgliedes eintritt.

§ 5.

Denjenigen Körperschaften, die für sich wenigstens ein Mitglied zu wählen berechtigt sind, bleibt die Art der Wahl überlassen.

Soweit mehrere staatlich organisierte Wirtschaftskörper gemeinschaftlich ein Mitglied zu wählen haben und sich nicht über die Wahl verständigen, erfolgt die Wahl durch Bevollmächtigte der Körperschaften unter Leitung eines Obmanns. Dieser wird auf Antrag einer Körperschaft von der Landesregierung (soweit mehrere Länder beteiligt sind, von deren Regierungen im gegenseitigen Einvernehmen) ernannt; dabei wird gleichzeitig die jeder Körperschaft nach Maßgabe der Steuerleistungen ihrer Mitglieder zukommende Stimmenzahl festgesetzt. Der Obmann bestimmt Wahlort und Wahlzeit. Die Wahl erfolgt mit einfacher Stimmenmehrheit; bei Stimmengleichheit entscheidet das Los. Der Stellvertreter ist aus einer Körperschaft zu wählen, aus der das Mitglied nicht gewählt ist.

Soweit die Ernennung von Mitgliedern mehreren Ländern gemeinsam zusteht, erfolgt sie durch die Regierung des in erster Linie beteiligten Landes im Einvernehmen mit den Regierungen der beteiligten anderen Länder.

Kommt die erforderliche Verständigung der Länder nicht zustande, so entscheidet der Reichsverkehrsminister.

Die Gültigkeit der Mitgliedschaft wird vom Bezirkswasserstraßenbeirat selbst geprüft.

§ 6.

Der Bezirkswasserstraßenbeirat wird von dem Vorsitzenden nach Bedürfnis, in der Regel aber mindestens einmal im Jahre zu einer Sitzung berufen. Die Berufung hat zu erfolgen, wenn ein Viertel der Mitglieder es verlangt.

Den Ort der Tagung bestimmt der Vorsitzende unter tunlichster Berücksichtigung der Wünsche des Wasserstraßenbeirats.

Die Tagesordnung soll den Mitgliedern 14 Tage vorher mitgeteilt werden. Anträge auf Erweiterung der Tagesordnung können die Mitglieder bis zum 7. Tage vor der Sitzung an den Vorsitzenden richten.

Ist ein Mitglied verhindert, an der Sitzung teilzunehmen, so hat es dem Vorsitzenden möglichst bis zum 7. Tage vor der Sitzung Nachricht zu geben. Dieser lädt alsdann den Stellvertreter ein.

§ 7.

Der Bezirkswasserstraßenbeirat ist bei Anwesenheit der Hälfte seiner Mitglieder beschlußfähig. Er faßt seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitzende, der sich sonst an der Abstimmung nicht beteiligt.

Im übrigen regelt sich der Geschäftsgang durch eine vom Bezirkswasserstraßenbeirat zu entwerfende und vom Reichsverkehrsminister zu genehmigende Geschäftsordnung. Bis zum Inkrafttreten der Geschäftsordnung hat der Vorsitzende über den Geschäftsgang Bestimmung zu treffen.

§ 8.

Der Bezirkswasserstraßenbeirat ist befugt, aus seiner Mitte Ausschüsse zu bilden, denen er die Vorbereitung seiner Beratungen wie auch die Wahrnehmung eines Teils seiner Aufgaben übertragen kann.

Bei jedem Wasserstraßenbeirat ist zur Begutachtung von Verkehrsfragen ein Verkehrsausschuß zu bilden, dem mindestens je ein Angehöriger der Großschiffahrt, der Kleinschiffahrt und ein im Schiffahrtbetriebe tätiger Angestellter oder Arbeiter angehören.

B. Reichswasserstraßenbeirat.

§ 9.

Der Reichswasserstraßenbeirat hat die Aufgabe, in wichtigen Angelegenheiten der im § 3 bezeichneten Art, sofern ihre Bedeutung sich über den Geschäftsbereich eines Bezirkswasserstraßenbeirats hinaus erstreckt, Gutachten abzugeben.

Der Reichswasserstraßenbeirat kann im Rahmen seiner Zuständigkeit selbständige Anträge und Anfragen an die Reichswasserstraßenverwaltung richten.

§ 10.

Der Reichswasserstraßenbeirat besteht aus:

a) dem Vorsitzenden und seinem Stellvertreter, die vom Reichspräsidenten für die Dauer des Hauptamts ernannt werden;
b) 40 von den Bezirkswasserstraßenbeiräten nach näherer Bestimmung des Reichsverkehrsministers gewählten Mitgliedern, wobei die einzelnen Teile der Wasserstraßengebiete zu berücksichtigen sind;
c) 12 vom Reichswirtschaftsrat nach Abschluß der Wahl zu b) gewählten Mitgliedern;
d) 8 von dem Reichsverkehrsminister berufenen Mitgliedern, darunter einem Vertreter der Reichseisenbahnverwaltung.

§ 11.

Die nach § 10 b gewählten Mitglieder des Reichswasserstraßenbeirats müssen den Kreisen der Schiffahrt, der Spedition, der Industrie, des Handels, der Land- und Forstwirtschaft, der Angestelten oder der Arbeiter des betreffenden Bezirks angehören.

Die Gültigkeit der Mitgliedschaft wird vom Reichswasserstraßenbeirat selbst geprüft.

§ 12.

Der Reichswasserstraßenbeirat wird vom Reichsverkehrsminister bei Bedarf, in der Regel einmal jährlich, zu einer Sitzung einberufen. Die Berufung hat zu erfolgen, wenn der Hauptausschuß (§ 14) oder ein Drittel der Mitglieder es verlangt. Die Absätze 2 bis 4 des § 6 gelten entsprechend.

§ 13.

Der Reichswasserstraßenbeirat ist bei Anwesenheit der Hälfte seiner Mitglieder beschlußfähig. Er faßt seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Der Vorsitzende stimmt mit; bei Stimmengleichheit entscheidet seine Stimme.

Die Geschäftsordnung für den Reichswasserstraßenbeirat wird nach Benehmen mit diesem vom Reichsverkehrsminister aufgestellt. Bis zum Inkrafttreten der Geschäftsordnung hat der Vorsitzende über den Geschäftsgang Bestimmung zu treffen.

§ 14.

Der Reichswasserstraßenbeirat ist befugt aus seiner Mitte Ausschüsse zu bilden, denen er die Vorbereitung seiner Beratungen wie auch die Wahrnehmung eines Teils seiner Aufgaben übertragen kann. Er wählt jedenfalls einen Hauptausschuß und für Verkehrsfragen einen Verkehrsausschuß. Diese Ausschüsse bestehen aus dem Vorsitzenden des Reichswasserstraßenbeirats oder seinem Stellvertreter sowie einer nach näherer Bestimmung der Geschäftsordnung des Reichswasserstraßenbeirats zu wählenden Anzahl von Mitgliedern.

In geeigneten Fällen kann der Reichsverkehrsminister die Ausschüsse durch schriftliche Umfrage hören.

C. Gemeinsame Bestimmungen.

§ 15.

Vorerhebungen, die ein Wasserstraßenbeirat oder ein Ausschuß für erforderlich hält, werden von dem Vorsitzenden veranlaßt.

Die Reichs- und Landesbehörden sind verpflichtet, dem Ersuchen des Vorsitzenden um Ausführung der Vorerhebungen nachzukommen.

§ 16.

Die Mitglieder der Wasserstraßenbeiräte werden auf einen Wahlzeitraum von fünf Jahren gewählt oder ernannt. Wiederwahl und Wiederernennung ist zulässig.

Nach Ablauf ihrer Wahlzeit bleiben die ausscheidenden Mitglieder bis zur Einführung der neugewählten oder neuernannten in Tätigkeit.

Scheidet ein Mitglied aus dem Kreise derjenigen Beteiligten aus, als deren Vertreter es zum Mitgliede (Stellvertreter) bestimmt worden ist, so kann der Bestimmungsberechtigte seine Mitgliedschaft für erloschen erklären.

Die Mitgliedschaft (Stellvertretung) erlischt ferner, wenn das Mitglied (der Stellvertreter) die Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter verliert oder wenn über sein Vermögen das Konkursverfahren eröffnet wird.

Scheidet ein Mitglied aus diesen oder anderen Anlässen vor Ablauf des Wahlzeitraumes aus, so tritt für den Rest des Wahlzeitraumes der Stellvertreter an seine Stelle; wird ein Stellvertreter Mitglied oder scheidet er aus, so ist ein neuer Stellvertreter für den Rest des Wahlzeitraumes zu wählen oder zu ernennen.

Die Mitglieder der Bezirkswasserstraßenbeiräte und die im § 10 unter b und c genannten Mitglieder des Reichswasserstraßenbeirats dürfen nicht im Dienste der Reichswasserstraßenverwaltung stehen. Im übrigen kann jeder Deutsche, der für den Reichstag wählbar ist, gewählt und ernannt werden.

§ 17.

Das Recht zur Wahl oder Ernennung von Mitgliedern und Stellvertretern erlischt, wenn die Mitteilung über das Ergebnis der Wahl oder die Ernennung nicht innerhalb zweier Monate bei der ersuchenden Stelle eingegangen ist. Alsdann ernennt der Reichsverkehrsminister die Mitglieder und Stellvertreter.

§ 18.

Die Mitglieder des Reichswasserstraßenbeirats, der Bezirkswasserstraßenbeiräte und der Ausschüsse sowie die für sie eintretenden Stellvertreter erhalten Ersatz der für die Reise nach und von dem Orte der Sitzungen verauslagten Fahrkosten zweiter Klasse sowie eine vom Reichsverkehrsminister festzusetzende Entschädigung für ihren Aufwand.

§ 19.

Die Reichsbehörden sowie die Regierungen der beteiligten deutschen Länder können zu den Sitzungen der Beiräte und ihrer Ausschüsse Kommissare ohne Stimmrecht entsenden. Sie sind unter Übersendung der Tagesordnung rechtzeitig von jeder Sitzung zu verständigen.

Für jedes Mitglied ist ein Stellvertreter zu bestimmen, der im Falle der Behinderung des Mitglieds eintritt.

§ 20.

Änderungen in der Abgrenzung der Bezirkswasserstraßenbeiräte erfolgen durch den Reichsverkehrsminister im Benehmen mit den beteiligten Landesregierungen; vor der Anordnung ist der Hauptausschuß des Reichswasserstraßenbeirats zu hören.

§ 21.

Die Verordnung tritt am 1. April 1922 in Kraft.

Soweit in den Ländern Bezirkswasserstraßenbeiräte oder ähnliche gutachtliche Körperschaften bisher bestanden haben, bleiben sie bis zur Errichtung der hier angeordneten Beiräte in Tätigkeit.

Berlin, den

Die Reichsregierung.

Plan für die Verteilung der Stimmen in den Bezirks-Wasserstraßenbeiräten.

	Zu ernennen durch Landesregierung: Schiffahrt u. Spedition	Zu ernennen durch Landesregierung: Häfen, öff. Verh.	Beamte, Angestellte, Arbeiter	Zu wählen durch: Handelskammer (Handel u. Industrie)		Zu wählen durch: Landwirtschaftskammer		Zusammen
a) Ostpreußischer Wasserstraßenbeirat.								
Preußen	4	1	3	Elbing	1	Königsberg i. Pr.	3	14
				Insterburg	1			
				Tilsit	1			
				Königsberg i. Pr.	1			
					4			
						dazu: Vertreter d. Eisenbahnverwaltung	1	
								15
b) Oder-Wasserstraßenbeirat.								
Preußen	6	3 u. 1[1]	5	Berlin	1	Berlin	1	26
				Breslau	2	Stettin	1	
				Frankfurt a. O.	1	Breslau	2	
				Oppeln	2		4	
				Stettin	1			
					7			
						dazu: Vertreter d. Eisenbahnverwaltung	1	
								27

[1]) Vertreter der Garantie-Verbände für die kanalisierte obere Oder.

c) Märkischer Wasserstraßenbeirat.								
Preußen	5	2[1]	5	Berlin	2	Berlin	3	24
				Brandenburg	1	Halle a. S.	1	
				Breslau	1		4	
				Kottbus	1			
				Frankfurt a. O.	1			
				Sorau	1			
				Hamburg	1			
				Magdeburg	1			
				Stettin	1			
					10			
						dazu: Vertreter d. Eisenbahnverwaltung	1	
								25

[1]) Vertreter der Garantie-Verbände für den Hohenzollern-Kanal.

d) Elbe-Wasserstraßenbeirat.								
Preußen	4	1	4	Altona, Harburg, Lüneburg	1	Berlin	1	44
				Berlin	1	Hannover	1	
				Brandenburg	1	Halle a. S.	2	
				Halberstadt	1			
				Halle a. S.	1			
				Magdeburg	1			
Sachsen	3	1	2	Dresden	2		2	
				Leipzig	1			
				Chemnitz, Plauen, Zittau	1			
Thüringen	—	—	—					
Hamburg	2	1	1	Hamburg	2			
Mecklenburg-Schwerin	—	—	—	Rostock	1			
Anhalt	—	1	1	Dessau	1	Dessau	1	
Lübeck	—	—	—	Lübeck	1		7	
						dazu: Vertreter d. Eisenbahnverwaltung	1	
	9	4	8		16			

e) Mittelland-Wasserstraßenbeirat.

Zu ernennen durch Landesregierung: Schiffahrt u. Spedition	Häfen, öff. Verb.	Beamte, Angestellte, Arbeiter	Zu wählen durch: Handelskammer (Handel u. Industrie)		Landwirtschaftskammer		Zusammen
Preußen . . . 6	3 u. 3[1])	7	Bielefeld . . .	1	Bonn	1	49
			Detmold . . .		Cassel	1	
			Osnabrück . .		Hannover . . .	2	
			Bochum	1	Münster i. W. .	2	
			Cassel	1			
			Göttingen . .				
			Dortmund . . .	1			
			Duisburg-Wesel	1			
			Essen (Ruhr) .	1			
			Halberstadt . .	1			
			Hannover . .	1			
			Hildesheim . .				
			Münster (Westf.)	1			
			Minden (Westf.)	1			
			Verden				
			Ostfriesland . .	1			
Sachsen . . . —	—	—	Dresden . . .	1			
			Leipzig				
			Dessau				
Thüringen . . —	—	—	Thüringen . . .	1			
Hamburg . . . —	—	—	Hamburg	1			
Oldenburg . . —	—	—	Oldenburg . .	1			
Braunschweig —	—	1	Braunschweig	1	Braunschweig .	1	
Anhalt . . . . —	—	—	(Dessau s. oben)			7	
Bremen 2	1	1	Bremen	2	dazu: Vertreter d. Eisenbahnverwaltung .		1
Lippe . . . . . —	—	—	(Detmold s. oben)				
8	7	9		18			50

[1]) Vertreter der an der Garantie für den Rhein-Weser-Kanal beteiligten Provinzen Rheinland, Westfalen und Hannover.

f) Rhein-Wasserstraßenbeirat.

Zu ernennen durch Landesregierung: Schiffahrt u. Spedition	Häfen öff. Verb.	Beamte, Angestellte, Arbeiter	Zu wählen durch: Handelskammer (Handel u. Industrie)		Landwirtschaftskammer		Zusammen
Preußen . . . 6	4	5	Bonn		Bonn	2	58
			Koblenz	1	Wiesbaden . . .	1	
			Trier				
			Köln a. Rh. . .	1			
			Krefeld	1			
			Neuß				
			Duisburg-Wesel	2			
			Düsseldorf . . .	1			
			Essen-Mühlhm.-Oberhausen .	1			
			Frankfurt a. M. .	1			
			Limburg . . .				
			Wetzlar . . .	1			
			Wiesbaden . .				
Bayern 2	1	2	Ludwigshafen .	1		1	
Württemberg —	—	1	Würzburg . . .	1			
			Heilbronn . . .	1		1	
			Stuttgart . . .	1			
			Heidelberg . . .	1			
			Karlsruhe . . .	1			
Baden 3	1	2	Lahr			1	
			Freiburg . . .	1			
			Schopfheim . .				
			Mannheim . . .	1			
			Bingen	1			
			Worms				
Hessen 2	1	1	Darmstadt . .			1	
			Gießen	1			
			Offenbach . . .				
			Mainz	1			
13	7	11		20		7	
					dazu: Vertreter d. Eisenbahnverwaltung .	1	
						59	

g) Main-Donau-Wasserstraßenbeirat.

Zu ernennen durch Landesregierung: Schiffahrt u. Spedition	Häfen, öff. Verb.	Beamte, Angestellte, Arbeiter	Zu wählen durch: Handelskammer (Handel u. Industrie)		Landwirtschaftskammer		Zusammen
Preußen . . . 1	—	—	Duisburg	1			25
			Frankfurt a. M. .	1			
Bayern 3	1	4	Augsburg . . .				
			München . .	1	(darunter 1 Vertreter d. Waldwirtschaft.)	4	
			Bayreuth	1			
			Nürnberg	1			
			Passau	1			
			Regensburg . .	1			
			Würzburg . . .	1			
Württemberg —	—	—	Heidenheim .				
			Ulm	1			
Baden . . . —	—	—	Heidelberg . .				1
Hessen . . . . —	—	—	Mainz	1			1
4	1	4		10		6	
					dazu: Vertreter d. Eisenbahnverwaltung .		1
							26

h) See-Wasserstraßenbeirat.

Zu ernennen durch Landesregierung: Schiffahrt u. Spedition	Häfen öff. Verb.	Beamte, Angestellte, Arbeiter	Zu wählen durch: Handelskammer (Handel u. Industrie)		Landwirtschaftskammer		Zusammen
Preußen . . . 4	4	4[1])	Altona	1	Hannover . . .	1	49
			Flensburg . .	1	Kiel	1	
			Geestemünde . .	1	Stettin	1	
			Harburg	1			
			Kiel	1			
			Ostfriesland . .	1			
			Stettin	1			
			Stolp				
			Stralsund . . .	1			
			Swinemünde . .				
Hamburg . . . 2	1	2[1])	Hamburg	2			
Mecklenburg-Schwerin . . —	1	1	Rostock	1			
Oldenburg . . 1	1	—	Oldenburg . . .	1	Oldenburg .	1	
Bremen 2	1	2[1])	Bremen	2			
Lübeck 1	1	1	Lübeck	1			
10	9	10		15		5	
					dazu: Vertreter d. Eisenbahnverwaltung .	1	
						50	

[1]) Darunter 1 Lotse.

Übersicht über die Zusammensetzung der Bezirks-Wasserstraßenbeiräte.

1	Eisenbahnverwaltung 2	Schiffahrt und Spedition 3	Häfen, öffentliche Verbände 4	Beamte, Angestellte, Arbeiter 5	Handel und Industrie 6	Land- und Forstwirtschaft 7	Zusammen 8
a) Ostpreußischer Wasserstraßenbeirat	1	4	1	3	3	3	15
b) Oder-Wasserstraßenbeirat	1	6	4	5	7	4	27
c) Märkischer Wasserstraßenbeirat	1	5	2	5	8	4	25
d) Elbe-Wasserstraßenbeirat	1	9	4	8	16	7	45
e) Mittelland-Wasserstraßenbeirat .	1	8	7	9	18	7	50
f) Rhein-Wasserstraßenbeirat . . .	1	13	7	11	20	7	59
g) Main-Donau-Wasserstraßenbeirat	1	4	1	4	10	6	26
h) See-Wasserstraßenbeirat	1	10	9	10	15	5	50
	8	59	35	55	97	43	297

Zusammensetzung des Reichs-Wasserstraßenbeirats.

1	Eisenbahnverwaltung 2	Schiffahrt und Spedition 3	Beamte, Angestellte, Arbeiter 4	Handel 5	Industrie 6	Land- und Forstwirtschaft 7	Verbraucher 8	Zusammen 9
1 Zu wählen vom								
a) Ostpreußischen Wasserstraßenbeirat	—	1	—	1	—	1	—	3
b) Oder-Wasserstraßenbeirat	—	1	1	1	1	1	—	5
c) Märkischen Wasserstraßenbeirat	—	1	1	1	—	1	—	4
d) Elbe-Wasserstraßenbeirat	—	1	1	1	1	1	—	5
e) Mittelland-Wasserstraßenbeirat	—	1	1	1	1	1	—	5
f) Rhein-Wasserstraßenbeirat	—	2	2	2	1	1	—	8
g) Main-Donau-Wasserstraßenbeirat	—	1	1	1	—	1	—	4
h) See-Wasserstraßenbeirat	—	2	1	2	—	1	—	6
Zusammen	—	10	8	10	4	8	—	40
2. Zu ernennen vom Reichswirtschaftsrat	—	2	4	—	1	1	4	12
3. Zu berufen vom Reichsverkehrsminister	1	7						8
								60

In der am 2. und 3. Dezember 1921 stattgefundenen ersten Sitzung des vorläufigen Reichswasserstraßenbeirates wurde zunächst von der Beratung dieses Entwurfes im einzelnen abgesehen, der Entwurf wurde vielmehr einem besonders hierfür gewählten Ausschuß zur Prüfung überwiesen. Dieser Ausschuß besteht aus folgenden 24 Mitgliedern:

1. Binnenschiffahrt (7 Vertreter): Dir. Barkemeyer, Bremen; Dir. Engberding, Münster i. W.; Dir. Engel, Madgeburg; Schiffseigner Krusch. Rattwitz (Kr. Ohlau); Rechtsanwalt Lindeck, Mannheim; Kommerzienrat Gustav Stinnes, Mülheim a. d. Ruhr, Dir. Vortisch, Berlin.

2. Seeschiffahrt (1 Vertreter): Direktor Huldermann, Hamburg.

3. Hafenstädte (4 Vertreter): Oberbürgermeister Dr. Belian, Eilenburg; Gemeindevorsteher Dr. Berthold, Diemitz (Prov. Sachsen); Oberbürgermeister Böß, Berlin; Oberbürgermeister Dr. Külb, Mainz.

4. Handel und Industrie (4 Vertreter): Geh. Kommerzienrat Arnhold, Berlin; Geh. Hofrat Dr. Bruckmann, Heilbronn; Geh. Hofrat Held, Regensburg; Bergassessor v. Löwenstein zu Löwenstein, Essen a. d. Ruhr.

5. Landwirtschaft (2 Vertreter): Freiherr v. Pfetten, Ramspau b. Regentauf (Oberpfalz); Rittergutsbesitzer Frhr. von Wangenheim-Wake, Eldenburg b. Lenzen.

6. Arbeitnehmer (6 Vertreter): Baurat Altmayer, Karlsruhe; Verbandsvorsitzender Brune, Berlin-Wilmersdorf; Verbandssekretär Groß, Stuttgart; Abteilungsleiter Rudolph, Berlin-Karlshorst; Redakteur Umbreit, Berlin; Stadtrat Wittmaack, Magdeburg.

Um diesem Ausschuß, der am 22. Februar 1922 voraussichtlich zusammentreten wird, zu einer Sitzung bestimmte Richtlinien zu geben, wurde in der Sitzung am 2. und 3. Dezember wenigstens in eine allgemeine Erörterung des Entwurfes eingetreten. Aus dieser seien hier nur wenige Hauptpunkte prinzipieller Natur hervorgehoben.

Der Aufgabenkreis der Beiräte umfaßt die Behandlung aller „Angelegenheiten der Wasserstraßen". Die Beschränkung der Beiräte auf die Fragen des Verkehrs und der Tarife, wie sie Artikel 93 der Reichsverfassung für die Beiräte der Reichseisenbahn vorsieht, kommt also für die Wasserstraßenbeiräte nicht in Frage. Freilich wird, da das Reich die Wasserstraßen besonders aus dem Gesichtspunkt der Verkehrswege übernommen hat, die Bedürfnisse des Schiffahrtsverkehrs und die Gestaltung der Abgabentarife auch in den Wasserstraßenbeiräten einen breiten Raum einnehmen. Da das Reich aber bei der Verwaltung, dem Ausbau und dem Neubau von Wasserstraßen auch die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft zu wahren und zu fördern verpflichtet ist, dürfen natürlich nicht nur die Rücksichten der Schiffahrt für die Beurteilung der Wasserstraßenfragen maßgebend sein, sondern die Beiräte haben weiter die Forderungen der Landwirtschaft nach Erhaltung der Vorflut in den Strömen und nach Ableitung von Wasser zu Bewässerungszwecken, die Rechte der Fischerei und die Interessen der Wasserkraftwerke zu beachten, sowie sich mit der sozialen Fürsorge für die an den Wasserstraßen beschäftigten Angestellten und Arbeiter und die schiffahrtstreibende Bevölkerung zu beschäftigen. Eine Schranke findet die Zuständigkeit der Wasserstraßenbeiräte nur im Verhältnis zum Reichswirtschaftsrat, dem nach Artikel 165 Abs. 4 der Reichsverfassung sozialpolitische und wirtschaftspolitische Gesetzentwürfe von grundlegender Bedeutung vorzulegen sind.

Dieser gewaltige Umfang und die Art der Aufgaben der Wasserstraßenbeiräte macht es natürlich auch notwendig, bei ihrer Bildung und Zusammensetzung nicht nur die eigentlichen Verkehrsbeteiligten zu berücksichtigen, sondern auch Vertreter derjenigen Kreise aufzunehmen, welche vom Standpunkt der Landeskultur und der Wasserwirtschaft an den Wasserstraßen beteiligt sind. Im allgemeinen hat sich der vorliegende Entwurf in der Zusammensetzung der Beiräte an das Vorbild Preußens gehalten. Abweichend von dem preußischen Muster ist nur die Bestimmung, nach welcher die Länder ermächtigt sind, die Vertreter der Schiffahrt und Spedition nach Anhörung der beteiligten Vereinigungen ihrerseits zu benennen und ferner die Bestimmung, daß in jedem Beirat ein Vertreter der Reichseisenbahn Sitz und Stimme erhalten soll, um die Verbindung zwischen der Reichseisenbahn und den Reichswasserstraßen herzustellen.

In staatsrechtlicher Beziehung ist nun zunächst prinzipiell zu betonen, daß, wie auch schon für die Bezirkseisenbahnräte die Forderung erhoben wurde, die Wasserstraßenbeiräte mit weitgehendsten Befugnissen ausgestattet werden, daß sie insbesondere seitens der Zentralinstanz gehört werden müssen, sobald Fragen, die in ihr Tätigkeits- oder Interessenbereich hineinfallen, zur Entscheidung gelangen sollen, und endlich, daß die Verwaltung genötigt sein muß, zu den Entscheidungen der Wasserstraßenbeiräte mit Angabe von Gründen schriftlich und eingehend Stellung zu nehmen. Bei den Bezirkseisenbahnräten ist schon oft von den wirtschaftlichen Körperschaften eine Erweiterung der Befugnisse in ähnlicher Richtung beantragt und darauf hingewiesen worden, daß die Arbeit der Eisenbahnräte in vielen Fällen pro nihilo sei, daß man Anträge, Beschlußfassungen mit den eingehendsten Begründungen versehe und daß dann seitens der Zentralinstanz nach erfolgter Prüfung vielfach die Entscheidung falle mit der kurzen Antwort: Der Herr Minister sieht sich nicht veranlaßt, dem Beschluß des Bezirkseisenbahnrates in der Frage soundso Folge zu geben. Damit ist dann die ganze Sache erledigt und die oft mühevolle Arbeit ist vergeblich gewesen, ohne daß man erfährt, in welcher Weise etwa eine Modifikation der Anträge eintreten könnte, um dem gesteckten Ziele wenigstens in etwas näherzukommen, oder welchen amtlichen Bedenken gegenüber etwa eine Aufklärung gegeben werden könnte. Es ist notwendig, bei Feststellung der Art der Mitwirkung der Wasserstraßenbeiräte also eine größtmöglichste Würdigung der Tätigkeit derselben seitens der Zentralinstanz in Betracht zu ziehen und ebenso eine möglichst große Selbständigkeit und Möglichkeit eigener Initiative. Nicht dürfen die Wasserstraßenbeiräte bloß ein Werkzeug der Regierung sein. Wo heute doch die allgemeine Richtung dahin geht, die Anhörung der Vertreter der Interessentenkreise in weitestem Umfange eintreten zu lassen und auf ihr Urteil mehr Gewicht zu legen, als dies früher der Fall gewesen ist, ist es eine selbstverständliche Schlußfolgerung, daß dem Urteile solcher Körperschaften und dieser ehrenamtlichen Tätigkeit angesehener Männer auch eine weitgehendste Würdigung und Beachtung zuteil wird, was gleichzeitig auch im Interesse der allgemeinen Volkswohlfahrt liegen wird.

Was weiterhin die Zusammensetzung der Beiräte betrifft, so ist besonders von der Binnenschiffahrt selbst die unbedingte Forderung erhoben worden, daß die Schiffahrtstreibenden im engeren Sinne wesentlich stärker vertreten sein müssen, als dies, wie schon in den preußischen Wasserstraßenbeiräten, auch im vorliegenden Entwurf vorgesehen sei. In jenen gehörte die ganz überwiegende Mehrheit der Mitglieder dem Handel, der Industrie und der Landwirtschaft an, während seltsamerweise Vertreter der praktischen Schiffahrt nur vereinzelt zugelassen waren. Auch im vorliegenden Entwurf entfallen von insgesamt 299 Mitgliedern nur 59 auf Schiffahrt und Spedition. Dies ist natürlich nicht ausreichend. Sind doch die Wasserstraßen in erster Linie Schiffahrtswege und als solche gerade in erster Linie auf das Reich übergegangen. Die Binnenschiffahrtstreibenden müssen daher auch in den zu bildenden Wasserstraßenbeiräten als die Hauptträger der Betriebserfahrungen in besonderem Maße vertreten sein. Diese Vertreter der Binnenschiffahrt, wie auch der Spedition, der Hafenstädte usw. sollten ferner zweckmäßigerweise nicht etwa, wie in dem Entwurf vorgesehen, von den Landesregierungen zu ernennen sein, sondern, wie es auch früher in Preußen geschehen ist, durch die berufenen Verbände und Vereine gewählt werden.

Die Übernahme der Eisenbahnen wie auch der Wasserstraßen durch das Reich erfolgte, wie schon mehrmals betont, in erster Linie als notwendiges Postulat moderner Verkehrspolitik. Darum sei im folgenden noch auf eine Forderung verkehrspolitischer Art aufmerksam gemacht.

In § 4 des vorliegenden Entwurfes ist vorgesehen, daß jedem Bezirkswasserstraßenbeirat ein Vertreter der Reichseisenbahnverwaltung angehören soll. Mit Rücksicht auf das wünschenswerte Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Binnenschiffahrt ist dieser Vorschlag durchaus zweck-

mäßig, wie auch für die Gestaltung der Vorschriften der Reichsverfassung über die Wasserstraßen der enge Zusammenhang zwischen der Eisenbahn und den Wasserstraßen in erster Linie maßgebend war. Zwischen beiden besteht ein Verhältnis gegenseitiger Abhängigkeit. Sie sind in ihrer wirtschaftlichen Betätigung eng miteinander verbunden. Mit Recht sieht daher der Entwurf bei jedem Wasserstraßenbeirat einen Vertreter der Reichseisenbahnverwaltung vor. Entsprechend muß jedoch nicht bloß aus Gerechtigkeits- und Zweckmäßigkeitsgründen, sondern als Notwendigkeit der modernen Verkehrspolitik auch in Frage kommen, in die Eisenbahnbeiräte Vertreter der Binnenschiffahrt zu entsenden. Eine solche parallele Bestimmung ist in dem Entwurf der Verordnung über die Eisenbahntarife aber leider nicht vorhanden, vielmehr ist lediglich die Vertretung der Binnenschiffahrt im Reichseisenbahnrat vorgesehen. Nun ist aber zu bedenken, daß doch die dem Reichseisenbahnrat zugehenden Vorlagen über die Eisenbahntarife in den Bezirkseisenbahnräten eine Vorprüfung erfahren, wobei festgestellt werden muß, welche Wirkung die Einführung von Tarifänderungen auf den Wasserstraßenverkehr haben und welche Anträge mit Rücksicht auf diesen Verkehr zu den Eisenbahntarifvorlagen zu stellen sind. Ferner liegt es doch im verkehrspolitischen Interesse, wenn durch Mitheranziehung der Binnenschiffahrt in die die Eisenbahnverwaltung beratenden Körperschaften spätere Beschwerden und Differenzen vermieden werden, wie sie in vielen Fällen eben dadurch entstanden sind, daß kein Vertreter der Binnenschiffahrt in dem betreffenden Bezirkseisenbahnratskollegium vorhanden war, der die eventuellen Schädigungen des Wasserstraßenverkehrs durch diese oder jene Maßnahme der Eisenbahnverwaltung darzustellen in der Lage war. Selbst dort, wo gewisse Interessenkollisionen vorliegen, wie es naturgemäß bei konkurrierenden Verkehrswegen der Fall sein kann, würde durch die rechtzeitige Heranziehung der Binnenschiffahrt ein Ausgleich der Interessen viel leichter möglich sein und jene Mittellinie gefunden werden können, die nicht nur den Schiffahrtskreisen, sondern auch den Kreisen von Handel und Industrie genehm wäre. Wie es für die Eisenbahn von besonderem Interesse ist, über die Fragen des Wasserstraßen- und Binnenschiffahrtswesens genau unterrichtet zu sein, so ist es auch ein berechtigtes Bedürfnis für die Binnenschiffahrt, Maßnahmen und Pläne der Eisenbahnverwaltung rechtzeitig kennen zu lernen. Einerseits wird es ihr dadurch ermöglicht, gegenüber Tarifmaßnahmen rechtzeitig Stellung zu nehmen und rechtzeitig Vorkehrungen zur Förderung des eigenen Verkehrs zu treffen. Sodann aber dürfte es besonders im Interesse der äußersten Förderung beider Verkehrswege wünschenswert sein, wenn die Eisenbahnverwaltung von den Interessen und Wünschen der Binnenschiffahrt rechtzeitig Kenntnis erhielte, um dadurch sicherer den richtigen Weg für eine dem allgemeinen Wohl dienende Tarifpolitik einschlagen zu können.

Unsere deutsche Verkehrspolitik geht ziemlich gleichen Schritt mit unserer allgemeinen Politik. Als nach der politischen Einigung Deutschlands der Gründer des Reiches auch die Reichseisenbahnidee auf seine Fahne schrieb, stieß er schon bald auf das alte deutsche Erbübel, den Partikularismus, der mit zunehmender wirtschaftlicher Erstarkung der Einzelstaaten alles überwucherte und bei diesen eine großzügige deutsche Verkehrspolitik nicht mehr aufkommen ließ. In jenen Monaten, in welchen eine neue Reichsverfassung in Weimar beraten wurde, standen wir wieder an einem Wendepunkt, dem folgenschwersten der deutschen Geschichte. Der stolze Bismarcksche Reichsbau lag zertrümmert am Boden. Bei Projektierung des neuen Reichsbaus mußte man der Eigenart der deutschen Stämme Rechnung tragen, dem Reiche aber auch die zum Wiederaufbau der Volkswirtschaft erforderliche Machtfülle zugestehen. Nur ein starkes Reich kann uns ja retten.

Diese Parole gilt auch für das deutsche Verkehrswesen: auch hier ist die Eigenart der Volksstämme überall da, wo es am Platze ist, zu erhalten. Das Verkehrswesen in seinen Grundzügen aber mußte Reichssache werden. Eisenbahn und Binnenwasserstraßen, Post und Telegraphie sollten ausnahmslos vom Reich bearbeitet werden. Die großen Verkehrsaufgaben sollen und können jetzt nur noch von einer Reichsstelle erfolgreich gelöst werden. Im Reiche müssen jetzt alle großen Fragen des Baues, der Tarife, der Finanzen usw. für die vier genannten Verkehrszweige in möglichster Fühlung untereinander bearbeitet werden. Es sind also die großen Neubaupläne der Eisenbahn im Zusammenhang für ganz Deutschland zu bearbeiten und dabei die neuen Binnenwasserstraßenprojekte von vornherein mit in den Kreis der Betrachtung zu ziehen. Und ebenso ist an Stelle der alten allseits als reformbedürftig erkannten Gütertarife vereinfachtes, mehr kaufmännisch erdachtes Tarifsystem zu setzen, aber auch hier, wie bei den Baufragen, unter weitgehendster Mitarbeit der Binnenschiffahrt und Berücksichtigung der Lebensinteressen dieses zweitgrößten Verkehrsmittels. Nicht mehr werden sich künftig nach der, gemäß Reichsverfassung durchgeführten Verreichlichung der Eisenbahn die einzelnen Staatseisenbahnen gegenseitig befehden, nachdem sie sich bisher oft so „freundnachbarlich" untereinander benommen haben, nicht darf aber auch die Reichseisenbahn in Zukunft Verwaltungs- und Tarifmaßnahmen treffen, ohne weitgehendste Rücksicht auf die Interessen der Binnenschiffahrt. Das Verkehrswesen Deutschlands muß vielmehr von jetzt ab etwas in sich geschlossenes sein, sowohl nach innen, wie erst recht nach außen. Das letztere, insbesondere im Hinblick auf die gerade das deutsche Verkehrswesen außerordentlich belastenden und die künftige deutsche Verkehrspolitik in hohem Maße hemmenden Bestimmungen des Friedensvertrages.

Diese auf dem Verkehrsgebiete liegenden, oben zum Teil schon aufgeführten, gewaltigen Neuerungen in der jetzigen Reichsverfassung sind notwendig, wenn wir unseren wirtschaftlichen Aufgaben inmitten Europas voll gewachsen sein wollen. In den Artikeln der Reichsverfassung ist im einzelnen der Weg vorgezeichnet, wie sich in Deutschland das gesamte Verkehrswesen den erhöhten Anforderungen der Zeit entsprechend neu ordnen läßt. Es handelt sich um Betätigung und Verfolgung großer Ziele, um die Durchführung großzügiger wirtschaftlicher Probleme. Es sind schwere Aufgaben zu lösen und dies ist nur möglich bei engster Zusammenarbeit der beiden Großverkehrsmittel, der Eisenbahn und Binnenschiffahrt, der engsten Zusammenarbeit aber auch zwischen den Interessenten und dem Reichsverkehrsministerium.

Bezüglich der zur Mitwirkung in Angelegenheiten der Wasserstraßen zu bildenden Wasserstraßenbeiräten ist wohl sicher anzunehmen, daß dem Wasserstraßen- und Binnenschiffahrtswesen selbst ein wesentlicher Dienst dadurch erwiesen wird, daß alle die Fragen, die sich auf die Verbesserung der schiffbaren Wasserstraßen, den Bau von Kanälen, auf die Betriebsweise der Schiffahrt auf Kanälen und Flüssen usw. beziehen, von Wasserstraßenbeiräten behandelt werden, also Körperschaften, in welchen Theorie und Praxis zusammenwirken, bestes Wollen und größte Erfahrung sich ausgleichen und ergänzen, in welchen alle strittigen Fragen viel leichter und sine ira et studio gelöst werden können. Solche Körperschaften, die sich aus den berufenen Vertretern von Landwirtschaft, Handel, Industrie und Schiffahrt zusammensetzen, in sachlicher Weise an diesen wichtigsten Fragen mitarbeiten, werden künftig auch sicher dazu beitragen, eine Reihe von Gegensätzen innerhalb der vier an den Wasserstraßen besonders interessierten Erwerbsgruppen auszugleichen, besonders wo es doch darauf ankommt, die natürlichen Hilfsmittel des Landes und die finanziellen Machtmittel des Staates im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt nutzbar zu machen. Man darf wohl die feste Überzeugung haben, daß die Wasserstraßenbeiräte, berufen, die Interessen an den deutschen Reichswasserstraßen zu vertreten, in unserem Vaterland angesichts der großen Aufgaben, vor denen wir stehen, reichlich Gelegenheit haben werden, sich zu betätigen, und es ist zu hoffen, daß die Wasserstraßenbeiräte eine nützliche Einrichtung in unserem Reiche werden und eine segensreiche Tätigkeit entwickeln. Dies ist aber nur dann der Fall, wenn den Wasserstraßenbeiräten in der Art der Mitwirkung größte Selbständigkeit in der Betätigung, weitgehendste Beachtung ihrer Arbeit gewährleistet und die Möglichkeit einer energischen Initiative zugesichert ist.

Die Lösung der nordwestdeutschen Kanalfragen durch den Hansa-Kanal.

Von Oberbaurat L. Plate, Bremen.

Die schweren, jahrelangen Kämpfe um die Linienführung des fehlenden Schlußstückes des Mittellandkanales zwischen Hannover und der Elbe bei Magdeburg sind noch im Gedächtnis aller lebendig, die an den großen deutschen Verkehrsfragen Anteil nehmen.

Die widerstreitenden Interessen verschiedener Wirtschaftsgebiete und Landstriche führten zu einer scharfen Spaltung in, fast möchte man sagen, feindliche Lager, die einander arg in Wort und Schrift befehdeten. Hie Nordlinie! — Hie Südlinie! waren zunächst die Kennworte, um die sich die Anhänger der nördlichen und südlichen Linienführung scharten, bis endlich die von Herrn Professor Franzius in Hannover vorgeschlagene Mittellinie ihren Siegeslauf antrat und in den Parlamenten zur Annahme gelangte.

Mag auch ein solcher Wettstreit zur Klärung der Frage manches Gute bringen, so ist doch die Einigkeit der ausschlaggebenden Wirtschaftskreise die bedeutsamste Vorbedingung für die Erreichung eines so großen Zieles, wie es die Herstellung

einer großen Binnenschiffahrtstraße darstellt. Mag eine solche Einigung auch auf der einen oder anderen Seite Opfer oder Zurückstellung besonderer Wünsche erfordern, so darf man auch davor nicht zurückschrecken, wenn dadurch den allgemein-deutschen Wirtschaftsbedürfnissen gedient wird und keine unerträgliche Abschwächung maßgebender Belange erfolgt.

Bei den nordwestdeutschen Wasserstraßenplänen, die von hervorragender Bedeutung für den Wiederaufbau des Handels und Verkehrs und seine künftige Entwickelung sind, hat sich im Laufe der letzten Jahre eine solche Vielgestaltigkeit herausgebildet, daß man fast an der Möglichkeit einer Einigung der Hauptbeteiligten, d. h. der Hafenplätze an der Weser, Elbe und westlichen Ostsee, sowie der Industriebezirke von Rheinland-Westfalen und Hannover zweifeln mochte. Um so mehr ist es zu begrüßen, daß es gelungen ist, schon jetzt die großen Verkehrs- und Wirtschaftskreise des Ruhrgebietes, Hamburgs, Bremens und Hannovers zu gemeinsamer Arbeit zusammenzuführen, so daß sich diese mit ihrer vollen Kraft auf die Erreichung eines gemeinsamen Zieles vereinigen können.

Nachstehend soll ein kurzer Überblick über die verschiedenen Kanalpläne gegeben werden.

Von oldenburgischer Seite wird der Plan des Küstenkanals aufs eifrigste verfochten und vornehmlich mit den Anforderungen der Landeskultur und Torfgewinnung in den großen Mooren zwischen Ems und Hunte begründet. Hierfür genügt ein kleiner Kanal, der Kähne mit etwa 250 t Tragfähigkeit aufnehmen kann. Dagegen brauchen seine Abmessungen nicht, wie von Oldenburg gefordert wird, den vierfachen Anforderungen, d. h. dem 1000 t-Kahn, zu genügen. Für den Verkehr bringt dieser Weg, der über den schleusenreichen Dortmund-Ems-Kanal, den neu zu erbauenden Ems-Hunte-Kanal und die Hunte zur Weser und von dort über Bremervörde zur Elbe bei Stade führen soll, neben einen großen Umweg die Unbequemlichkeit und den Aufenthalt vieler Schleusungen (15 bezw. 17 an der Zahl) mit sich. Es ist daher sehr wohl begreiflich, daß die großen Verkehrsinteressenten in den Weser- und Elbehäfen sowie im Industriegebiet sich für diesen Kanal nicht erwärmen konnten, auch nicht, als ein Teil dieses Kanales zur Erschließung der Moore in Angriff genommen wurde.

Von bremischer Seite wurde seit 1917 der Plan des Bramsche-Stade-Kanales vertreten und ausgiebig gefördert. Der erste in einer Denkschrift veröffentlichte Entwurf sah einen Abstieg mit acht Schleusen vom Mittellandkanal bei Bramsche zur Weser, unterhalb Bremens vor. Die Schleusenzahl wurde bei weiterer Bearbeitung auf fünf vermindert. Die Fortführung zur Elbe erfolgte über Bremervörde und Stade zur Süderelbe in unmittelbarer Nähe der Hamburger und Harburger Häfen. Sie erforderte außer zwei Schleusen mit geringem Gefälle zum Abschluß der Scheitelhaltung noch zwei Sperrschleusen im Tidegebiet der Weser und Lesum. Die Vorteile der Linie des verbesserten Entwurfes gegenüber dem Küstenkanal bestehen in einer Ersparnis von 73 Betriebskilometer nach den Unterweserstädten, von 117 Betriebskilometern nach Bremen und 100 Betriebskilometern nach Hamburg und Lübeck. Beim Ausbau für gleiche Leistungsfähigkeit erfordert der Bramsche-Stade-Kanal geringere Baukosten als der Küstenkanal, da dieser durch den bei einer bedeutenden Verkehrssteigerung erforderlichen Neubau von Schleusen an 13 Stellen des Dortmund-Ems-Kanales und die Erweiterung desselben stark belastet wird. Als bedeutsamer Nachteil wurde besonders von hamburgischer Seite die spiegelgleiche Kreuzung der Weser durch den Kanalverkehr empfunden, da man aus einer gegenseitigen Behinderung des See- und Binnenschiffsverkehrs auf der Weser eine Drosselung der neuen Verkehrsader zur Elbe befürchtete.

Von hamburgischer Seite wurde der von Herrn Oberbaurat Höch bearbeitete Hoya-Kanal ins Feld geführt, der etwa am gleichen Ausgangspunkte wie der Bramsche-Stade-Kanal beginnen und auf einem möglichst kurzen Wege nach Hamburg führen soll. Der gegenüber dem verbesserten bremischen Vorschlag erreichten Verkürzung von 15 Betriebskilometern steht aber ein viel größerer Umweg nach Bremen und der Unterweser gegenüber, da die Linie die Weser weit oberhalb Bremens bei Hoya kreuzt. Die Wegverlängerung beträgt über den im Entwurf vorgeschlagenen Seitenkanal von Hoya nach Dreye zwar nur 31 Betriebskilometer. Da ein solcher Kanal in unmittelbarer Nachbarschaft des Weserflusses keine Aussicht auf Verwirklichung hat, so muß man mit einem Übergang der nach Bremen gehenden Schiffahrt auf die Weser rechnen, womit ein Umweg von 60 Betriebskilometern verbunden ist. Dadurch geht fast jeder Vorteil gegenüber dem Weg über die Weser von Minden abwärts für Bremen verloren. Die Durchführung des Hoya-Kanales würde mit sehr großen technischen Schwierigkeiten verbunden sein, da mehrfach Einschnitte von 20 bis 26 m Tiefe vorkommen und die Überquerung der Weser- und Aller-Niederung einen gewaltigen Damm von 18 km Länge und 23 m Höhe erfordert. Dabei wird allerdings der große Vorteil erreicht, daß der Kanalverkehr auf Brücken frei über diese beiden Flüsse hinweggeführt wird. Bemerkenswert ist für diesen Entwurf, daß er gleichzeitig auch einen Anschlußkanal nach Hannover vorsieht. Die vorgesehene Kanalführung bedingt sechs Schleusen nach Bremen und fünf nach Hamburg. Die Baukosten sind beträchtlich höher als beim Bramsche-Stade-Kanal.

Von Lübeck wird nach dem Vorschlage seines verstorbenen Oberbaudirektors Rehder der sogenannte Nord-Süd-Kanal verfolgt. Er geht im Anschluß an den Elbe-Trave-Kanal von der Elbe bei Lauenburg aus, nimmt einen Zweigkanal von Hamburg her auf und führt in nord-südlicher Richtung über Lüneburg und Ülzen zum Mittellandkanal bei Braunschweig. Den Wasserhäfen bringt er überhaupt keine Vorteile und bedingt für die Elbehäfen so große Umwege gegenüber den beiden letzten Kanalplänen, daß er auch in Hamburg kein nachhaltiges Interesse zu wecken vermochte.

In die Zersplitterungen der Bestrebungen hinein wurde vom Verfasser der Gedanke einer mittleren Linie des Bramsche-Achim-Kanales getragen, der zuerst bei den Sachverständigen Hamburgs eine wohlwollende Aufnahme und bei fortschreitender Bearbeitung deren Zustimmung fand. Dieser Plan sucht die Vorteile des bremischen und des hamburgischen Vorschlages miteinander zu vereinigen und deren Nachteile zu vermeiden.

Wenige Kilometer hinter der Abzweigung vom Mittellandkanal (184 km vom Rhein entfernt) ist der Wasserspiegel des Kanals durch eine Schleuse von der Haltungshöhe des Mittellandkanales (+ 50,30 m NN) um 13 m auf den mittleren Sommerwasserstand des Dümmer-Sees (+ 37,30 m NN) zu senken. Bei dieser Höhenlage ist eine Schädigung der Landeskultur durch eine unzulässige Wasserentziehung aus dem See ausgeschlossen. Die Linie läuft südlich am See vorüber und durchquert auf 13 km Länge das vollkommen ebene Gelände seiner benachbarten Niederungen. Bei Bassum und Syke sind an einigen Stellen kleinere Höhenrücken zu durchschneiden, die höchstens bis 12,5 m über dem Wasserspiegel aufragen. Östlich von Syke ist der Wasserstand des Kanales auf + 18,30 m NN zu senken, da die Linie bei dem Dorfe Okel den Westrand der Weserniederung erreicht. Kurz vorher zweigt ein 10 km langer Kanal zur Weser bei Dreye ab, der eine Schleuse zum Abstieg auf die Stauhöhe des Bremer Wehres erhält und die Verbindung nach Bremen und der Unterweser herstellen soll. Die neue Kanallinie hat bis zur Einmündung in die Weser eine Länge von 92 km und enthält nur drei neue Schleusenanlagen.

Der zur Elbe weiterführende Hauptkanal ist auf einem 13 km langen Damm von 9 bis 10 m Höhe durch die Weserniederung zu führen und erreicht nach Überschreitung der Weser auf einer Brücke, ähnlich wie der Mittellandkanal bei Minden, den jenseitigen Höhenrand bei Achim. Hier ist eine Aufstiegschleuse von der Weser vorgesehen, die den Verkehr zwischen der Ober- und Unterweser und Hamburg vermitteln soll. Der Kanal hat auf einem zweiten, aber viel kleineren Damm die Wümmeniederung bei Ottersberg zu überschreiten und läuft weiter ohne nennenswerte Hindernisse zu finden an Zeven und Harzefeld vorüber nach Horneburg am Südrande der Elbeniederung. Eine kurze Strecke oberhalb dieses Ortes wird der Wasserstand des Hauptkanales zum dritten Male gesenkt, und zwar auf die Höhe von + 2,30 m NN. Dies entspricht der Stauhöhe der Este bei Buxtehude, die vom Kanal spiegelgleich gekreuzt wird. Der Hauptkanal erreicht nach 190 km Länge die Süderelbe bei Moorburg und tritt damit in das Hafengebiet von Hamburg und Harburg ein. Vorher ist im Winterdeich die vierte Schleuse des Hauptkanales anzulegen, die nur ein geringes Gefälle hat und hauptsächlich die wechselnden Tidewasserstände der Elbe vom Kanal fernhalten soll.

Bei Horneburg zweigt ein 14 km langer Kanal nach der Schwinge bei Stade ab, der die Verbindung nach der Unterelbe und über den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel herstellen soll. Die Verbindung nach Lübeck führt elbeaufwärts nach Lauenburg und von dort über den vorhandenen Elbe-Trave-Kanal.

So verbindet der Kanal in bester Weise alle drei Hansestädte mit dem westdeutschen Industriegebiet und er hat daher mit Recht den Namen

Hansa-Kanal

erhalten.

Nach Bremen (Hafen II), ist zwar der Weg 8 Betriebs-Kilometer und zu den Unterweserhäfen 18 Betriebs-Kilometer länger als auf dem Bramsche-Stade-Kanal nach dem zweiten Entwurf. Er bleibt aber immer noch 109 bezw. 55 Betriebs-Kilometer kürzer als über den Küsten-Kanal. Für Hamburg wird dem verbesserten Bramsche-Stade-Kanal gegenüber eine Wegverkürzung von 30 Betriebs-Kilometern und gegenüber dem Hoya-Kanal eine solche von 16 Betriebskilometern erreicht. Für Lübeck tritt zwar gegenüber dem letztgenannten Kanalplan eine Verlängerung um 10 Betriebs-Kilometer ein, der Weg ist aber um 80 Betriebs-Kilometer kürzer als über den von Lübeck gewünschten Nord-Süd-Kanal.

Die Baukosten des Hansa-Kanales einschließlich seiner Zweigkanäle sind zu 120 bis 130 Millionen Mark bei Vorkriegspreisen veranschlagt.

Sie sind zwar um 10 bis 20 Millionen Mark höher als diejenigen des Bramsche-Stade-Kanales. Diese Mehrkosten werden aber durch seine großen Vorzüge — die freie Überführung über die Weser, die Verbindung mit der Oberweser, die geringe Schleusenzahl und die Wegverkürzung nach Hamburg — vollauf gerechtfertigt.

Die Überlegenheit der neuen Linie gegenüber allen anderen Verbindungen zum Ruhrgebiet steht außer allem Zweifel. Ähnlich ist es auch mit der Verbindung nach Hannover, die über die kanalisierte Weser und einen Abkürzungskanal von Nienburg in die Gegend von Wunstorf erfolgen kann.

Die vom Ruhrgebiet ausgehenden und tatkräftig geförderten Bestrebungen zu einer Einigung aller Hauptbeteiligten auf einen gemeinsamen Kanalplan — den Hansa-Kanal — sind glücklicherweise nicht ohne Erfolg geblieben und haben in richtiger Erkenntnis der Sachlage das Ruhrgebiet, Hamburg, Bremen und Hannover zu gemeinsamer tatkräftiger Arbeit in der Kanalfrage zusammengeführt. Damit ist ein wichtiger Schritt vorwärts getan, der seine Wirkung auf die weitere Entwicklung der Kanalfragen Nordwestdeutschlands sicherlich nicht verfehlen und diese dem erstrebten Ziele näher bringen wird. Möge nun auch bald der erste Spatenstich zur Ausführung des Hansa-Kanales, des großen Verkehrsweges der Zukunft erfolgen, der zum Wiederaufbau des deutschen Verkehrs im Lande und über See und zur Stärkung des Wirtschaftslebens führen soll.

Übersichtskarte der Kanalpläne Nordwest-Deutschlands.

Eine Wendung in der nordwestlichen Kanalfrage.*)

Von G. Schnittger-Oldenburg.

Die „Weserzeitung" bringt am Freitag, 27. Januar, die Nachricht, daß der Bramsche-Stade-Kanalverband und der Bremer Kanalverein das Projekt des Bramscher-Stade-Kanals endgültig fallen gelassen haben und sich für eine neue Linie, die weiter südlich läuft, entschieden. Damit sei Bremen dem Wunsch Hamburgs und Rheinlands und Westfalens entgegengekommen. „Für Bremen, die Unterweser und einige Nachbargebiete bringt", so heißt es in der „Weserzeitung" wörtlich, „der „Hansa-Kanal" — wie diese neue Linie benannt wird — im Verhältnis zum Bramsche-Stade-Kanalprojekt manche Nachteile. Aber bei dem wirtschaftlichen Uebergewicht des Ruhrgebiets und Hamburgs glaubt Bremen, wenn auch schweren Herzens, Opfer bringen zu müssen."

Die neue Kanallinie zweigt, ähnlich wie der Bramscher Kanal, vom Mittellandkanal in der Gegend von Bramsche ab, läuft südöstlich vom Dümmer See und durchschneidet das Hügelland bei Bassum und Syke. Bei Achim kommt der Kanal an die Weser, über die er auf einem langen Damm hinweggeführt werden soll. Eine Schleuse bringt den Kanal mit der Weser in Verbindung. Von Achim geht die Linie in der Nähe von Ottersberg, Zeven und Harsefeld vorbei nach Hornburg, wo eine Gabelung in zwei Arme erfolgt. Ein Arm führt zum Hafengebiet von Hamburg und ein Arm soll über Stade in die Schwinge geleitet werden. Weitere Einzelheiten der Linie sind noch nicht bekannt geworden. Es handelt sich um ein Kompromiß zwischen dem alten Bramscher und dem Hoya-Projekt, das Staatsbaurat Plate-Bremen schon im vorigen Jahr in die Debatte geworfen hatte. Es ist interessant, zu hören, was Herr Staatsrat Plate in Nr. 7, 1921 der Zeitschrift für Binnenschiffahrt über dieses Projekt ausführte. Er kam auf Grund eingehender Nachprüfungen zu dem Schluß, daß von allen Plänen (Bramscher-, Achim-, Hoya-Kanal) „der Bramsche-Stade-Kanal im ganzen als der bauwürdigste Plan angesehen werden muß, der wegen seiner geringeren Kosten auch dem Achim-Kanal (jetzigen Hansa-Kanal) trotz dessen kürzerer Verbindung zur Elbe als volkswirtschaftlich bei weitem überlegen und deshalb vorzuziehen sei."

Tatsächlich gibt Bremen ein gut Teil der Vorteile preis, die der Bramscher Kanal gegenüber dem Küstenkanal für Bremen selbst hatte. Die genauen Streckenlängen des Hansa-Kanals sind noch nicht mitgeteilt. Ohne Zweifel bedeutet der Weg über Achim aber für Bremen einen Umweg gegenüber dem bisherigen Bramscher Projekt. Noch schlimmer sind bei dem Hansa-Kanal-Projekt natürlich die übrigen Unterweser-Häfen daran, denn es müßte dann sämtlicher Kanalverkehr durch Bremen geleitet werden. Der Hansa-Kanal mündet reichlich 20 Kilometer oberhalb Bremens in die Weser, während der Bramscher Kanal seine Mündung ungefähr 10 Kilometer unterhalb Bremens in die Weser erhalten sollte. Um diese reichlich 30 Kilometer würde also für die Unterweser-Häfen der Weg über den Hansa-Kanal länger sein als über den Bramscher Kanal.

Das Argument, das Bremen bisher gegen den Küsten-Kanal anführte: seine größere Länge auch für die oldenburgischen Unterweserhäfen und Bremerhaven entfällt beim Hansa-Kanal völlig. Die Entfernung von Bevergern (die Abzweigung des Mittelland-Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal) bis zur Huntemündung wird beim Hansa- und Küsten-Kanal bis vielleicht auf 3 Kilometer gleich sein.

Die große Gefahr, die schon das Bramscher Projekt für Oldenburg, das Unterwesergebiet und überhaupt das Gebiet zwischen Weser und Ems hatte: die Gefahr der völligen Ausschaltung vom deutschen Wirtschaftsleben — ist durch den Hansa-Kanal noch bedrohlicher geworden. Vor allem ist bei der neuen Linienführung natürlich auch keine Möglichkeit, Delmenhorst den versprochenen Anschluß ans Wasserstraßennetz zu verschaffen. Die südlichen Industrieorte Oldenburgs sind durch die neue Linie gänzlich aus dem Bereich des Kanalgebietes geraten. Vor allem entfällt aber das wichtige Argument: Aufschließung der Moore zwischen Osterholz, Bremervörde und Stade. Denn die jetzige Linie meidet geradezu dies unerschlossene Gebiet. Der Kanal von der Geeste nach Bremervörde, der Bremerhaven und Geestemünde Anschluß nach Hamburg bringen sollte, ist nun ebenfalls unmöglich geworden. Der Hansa-Kanal ist in noch stärkerem Maße als der Bramscher Kanal ganz und gar nur auf die Bedürfnisse der großen Verkehrszentren Bremen und Hamburg zugeschnitten, also als reiner Durchgangskanal gedacht. Wenn Bremen s. Zt., wie die „Weserzeitung" schreibt, „aus allgemeinen Finanzgründen das Hoya-Projekt verwerfen mußte", so wäre das ebenso vom Hansa-Kanal zu sagen. Nach einer Berechnung, die in der erwähnten Zeitschrift für Binnenschiffahrt Staatsbaurat Plate über die Kosten der Kanäle aufstellte, wird der Hansa-Kanal noch bedeutend teurer sein als der Bramscher Kanal. Die von Plate s. Zt. ermittelten Zahlen lauten wie folgt: 1310 Millionen Mark für den Bramsche-Stade-Kanal gegen 1737 Millionen Mark für den Hansa-Kanal. (Welche Zahl sich nach Plate für einen evtl. Abstiegkanal von Harpstedt über Delmenhorst zur Unterweser auf rund 2070 Millionen Mark erhöhen würde. Da von diesem Seitenkanal über Delmenhorst jetzt nicht mehr die Rede ist, so bleibt die Frage offen, ob nicht noch Kosten für den Ausbau der Weserstrecke von Bremen bis Achim hinzukommen.) Diese gewaltigen Kosten sind dadurch zu erklären, daß, wie Plate schreibt, außer dem mächtigen Weser-Damm auf der Strecke Weser-Elbe ein außergewöhnlicher Einschnitt von 20 Meter Tiefe und 22 Kilometer Länge erforderlich ist. (Man denke an die Schädigung der Ländereien durch Entziehung des Grundwassers!) Bei dem Entwurf des Hansa-Projektes ist offenbar der Gedanke vorherrschend gewesen, um jeden Preis die überhaupt mögliche geradeste Linie zu finden, ohne Rücksicht auf die Bodenwirtschaft und Kosten. Es ist vor allem rücksichtslos über die Interessen des Gebiets Weser-Ems und der Unterweserhäfen hinweggegangen worden.

Das Küstenkanalprojekt wird durch die neue Wendung in der Nordwestdeutschen Kanalfrage ebensowenig berührt, als durch die vielen bisherigen neuen Pläne eines Kanals vom Mittellandkanal zur Weser.

Wir sind der Ueberzeugung, daß der Küstenkanalplan heute mehr denn je seine Existenzberechtigung hat, und daß seine Ausführung notwendig ist und segensreiche Auswirkungen zeitigen wird.

*)Vom Küstenkanal-Verein Oldenburg erhalten wir die nachstehenden Ausführungen, die wir wunschgemäß veröffentlichen.
Die Schriftleitung.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Wasserwirtschaftliche Literatur auf der Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung in Essen. Die Geschäftsleitung der Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung in Essen bittet uns, allen Kanalvereinen, Schiffahrtsvereinen und sonstigen allgemeinen Körperschaften der Wasserwirtschaft mitzuteilen, daß sie ihre wichtigsten Drucksachen, namentlich ihre Veröffentlichungen über bestimmte Kanal- oder Schiffahrtsprojekte für die Auslage in der Ausstellung der Literarischen Abteilung der Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung in Essen übersenden mögen, damit die Auslage dieser Schriften neben anderer wasserwirtschaftlicher Literatur erfolgen kann. Wir geben diesen Wunsch mit der Bitte um eine möglichst baldige Erledigung weiter.

Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt.

Ausgleichstarife für Kohlen und andere Güter. Auszug aus einer Denkschrift des Reederei-Vereins, Mannheim. Nach einem Hinweis auf die Ausnahmetarife vor dem Kriege, die Saartarife, Transittarife nach der Schweiz, die Rhein-Main-Donau Umschlagtarife, wird über die restlose Aufhebung dieser Sondertarife zu Kriegsbeginn zu der Wirkung der neuen Bahntarife ab 1. Februar übergegangen, der das Prinzip der größtmöglichen Staffelung der Tarifsätze auf weite Entfernung verfolgt und nicht mehr auf dem Grundsatz eines einheitlichen Kilometersatzes beruht. Wie weit diese Staffelung bei den Kohlenfrachten ausgebaut ist, bzw. ausgebaut werden soll beweist folgendes Beispiel:

Die Kohlenfracht für 360 Kilometer beträgt ab 1. Februar 1922 für 100 kg Mark 19,70, die nächsten 360 km im Anstoß fährt die Bahn für sage und schreibe Mark 2,90. Die Fracht für 700 km beträgt also nur Mark 22.—. Wenn auch nicht ganz so stark, ist auch das übrige Tarifchema für Stückgüter der Wagenladungsklassen A, B, C, D, E, nach unten gestattet. Es kostet ab 1. Februar 1 Tonnen-Kilometer innerhalb der nachfolgenden Entfernungszonen:

	Klasse A.	
1/100 km 193,	400/500 km 135,	800/900 km 94 Pfg.
	Klasse B.	
1/100 km 136,	400/500 km 90,	800/900 km 55 Pfg.
	Klasse C.	
1/100 km 102,	400/500 km 67,	800/900 km 34 Pfg.
	Klasse D.	
1/100 km 64,	400/500 km 29,	800/900 km 12 Pfg.
	Klasse E.	
1/100 km 47,	400/500 km 24,	800/900 km 12 Pfg.

Diese Staffel bedeutet, daß die ersten 360 km zu Gunsten der folgenden Kilometer ganz gewaltig verteuert sind. Der Einheitssatz für den Tonnen-Kilometer beträgt auf den kürzeren Entfernungen ein vielfaches gegenüber den weiten Entfernungen.

Nun ist ein Umschlagsplatz ein natürlicher Sammel- und Stapelplatz für das Hinterland. Der Radius eines solchen reichte vor dem Kriege im Durchschnitt in seinem dichtesten Verkehr bis 300 km. Es ist abgesehen dabei von den noch viel weiteren Strecken gehenden sogenannten Durchgangsgütern. Alles innerhalb dieses Radius zulaufende Gut, also an der Ruhr die ganze Provenienz des rheinisch-westfälischen Kohlen- und Industriegebietes und alles was innerhalb des gleichen Radius von einem Stapelplatz, etwa Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Ludwigshafen, Mainz, Frankfurt, weitergeht, zahlt nicht nur die höchsten Bahnfrachten, sondern außerdem noch die ungeheuerlich erhöhten Abfertigungsgebühren, die ab 1. 2. pro Wagen für die einzelnen Wagenklassen betragen:

Stückgut 570,— Mark, Klasse A, 320 Mark, Klasse B, 310 Mark, Klasse C 260 Mark, Klasse D 210 Mark, Klasse E 160 Mark. Kohlen 180 Mark.

Der Platz Mannheim war von jeher wichtigster Versorgungs-Stapel- und Umschlagplatz für ganz Süddeutschland und die Schweiz. Von hier aus wurde der Kohlengroßversand und der Getreidehandel im Zusammenhang mit einer riesigen Müllereindustrie getätigt. Gleichfalls ist Mannheim das Zentrum des Eisen- und Holzgroßhandels. Im Anschluß an die Kohlenumschlagsbetriebe entstanden zahlreiche Brikettfabriken. Bedeutende Industrien haben sich wegen der billigen und günstigen Transportmöglichkeiten nach überallhin in Mannheim niedergelassen. Im Zusammenhang hiermit entstanden die großen Oberrheinischen Reedereien und Speditionshäuser mit modernen und kostspieligen Anlagen. Durch die gänzliche Umgestaltung des Eisenbahntarifsystems ist gewissermaßen die Axt an die Blüte Mannheims, Industrie und Handel, gelegt worden. Während man früher bei einheitlichen Kilometersätzen bei fast allen Tarifen den Zulauf und den Abtransport zu und von den Wasserumschlagsplätzen durch Ausnahmetarife begünstigte, werden heute die nahen Strecken, also die Zu- und Abtransporte, um ein mehrfaches des allgemeinen Frachtendurchschnitts verteuert.

Die Situation von Mannheim ist nun folgende:

Industrie und Handel müssen, wenn sie ihre Rohmaterialien auf dem Bahnwege beziehen und die Fertigprodukte ebenso versenden, sofern die Transporte sich innerhalb eines Radius von 300 Kilometern bewegen, die teuersten Frachten bezahlen. Alles was von der Ruhr an Kohlen, Eisen und Stahl oder von der Saar, oder an Holz aus dem Schwarzwald ankommt und was von den Stapelplätzen im besagten Umkreis versandt wird, was sicherlich weit mehr als ¾ des gesamten Versandes darstellt, trägt die volle Last des neuen Tarifschemas. Das einzige was diesen Erschwerungen gegenüber das neue Schema bieten kann, ist die Frachterleichterung für weitere Entfernungen. Es fehlt aber bisher jede Erfahrung darüber wie sich das auswirken kann in relativ günstigem Sinne. Nun bietet auch die direkte Wasserverladung selbstredend ganz beträchtliche Vorteile. Aber von dem direkten Verkehr zwischen zwei Rheinplätzen kann die Schiffahrt nicht leben, sie ist unbedingt auf den gebrochenen Verkehr angewiesen. Bei dem neuen Tarifschema kann aber die Schiffahrt die billigsten Raten setzen, sobald aber für den Zu- und Ablauf außer den hohen doppelten Abfertigungsgebühren die Spitzenfrachtsätze der Eisenbahn zu zahlen sind, wird der Gesamtverkehr zu teuer und der Versand über die Rheinstraße ausgeschaltet.

Wie schon oben erwähnt, beträgt die direkte Bahnfracht für Kohlen auf 360 km Mark 19,70. Dies ist ungefähr die Entfernung von der Ruhr nach Mannheim. Müssen jedoch die Kohlen von einer Zeche 50 km bis zum Ruhrorterhafen laufen, so entstehen ab 1. 2. Frachtspesen für den Zulauf von 4,40 Mark und für den Abtransport von 6,90 Mark, in Summa 11,30 Mark. Rechnet man noch hinzu nur 1 Mark für den Umschlag in Mannheim, Spedition und dergl. so ergibt dies Mark 12,30. Sonach verbleibt für das Einladen an der Ruhr, für den Wassertransport, für Versicherung usw. Mark 7,—, während die Kohlenkontorwasserfracht heute ohne Kleinwasserzulage 7,80 Mark beträgt.

Die Schiffahrt kann demnach dem Bezieher keinen Vorteil mehr bieten. Da zudem der Wassertransport längere Zeit beansprucht und tausend Hemmnissen ausgesetzt ist, wird kein Mensch den Wasserweg wählen. Dabei begnügt sich die Schiffahrt mit einem Satze, der erheblich niedriger ist als die Hälfte der Bahnfracht. Es ist also lediglich die Anschlußbahnfracht, welche den Wasserweg ausschaltet.

Dieser Zustand ist unhaltbar. Es muß ein Weg gefunden werden, auf dem Eisenbahn und Wasserstraße wie früher Hand in Hand arbeiten. An dieser Regelung haben alle Plätze am Rhein, Handel und Industrie im gesamten Rheingebiet ein Lebensinteresse. Das frühere Wirkungsgebiet und die Reichweite der Umschlagplätze, besonders Mannheims, darf nicht einem Eisenbahntarifschema geopfert werden, dessen Tragweite und Richtigkeit gar nicht zu veranschlagen ist. Aber auch die früheren Versorgungsgebiete von Mannheim, die Pfalz, Baden, Württemberg, Bayern und die Schweiz haben ein lebhaftes Interesse an der Aufrechterhaltung der geschäftlichen Beziehungen, in Sonderheit, da die Eisenbahn gar nicht in der Lage ist, alle die Transporte noch zu übernehmen, die die Schiffahrt bisher besorgte.

Vor allen Dingen aber können alle Kanalpläne über den Main und über den Neckar sofort begraben werden. Denn wenn schon für die Schiffahrt auf dem freien Strom keine Existenzmöglichkeit mehr ist, um wie viel weniger dann auf der verteuerten Kanalstrecke.

Die Entstehung von Umschlagplätzen an dem Kanal ist gänzlich undenkbar.

Reichswasserstraßenbeirat. Der Oderbund, Sitz Frankfurt a. Oder, übersendet uns nachstehende Eingabe an das Reichsverkehrsministerium mit der Bitte um Veröffentlichung.

Die Schriftleitung.

An das
Reichsverkehrsministerium
Berlin.

Die Zusammensetzung des vorläufigen Reichswasserstraßenbeirats ist anscheinend erfolgt, ohne vorher irgend welche Vorschläge der berufenen Vertretungen der einzelnen Stromgebiete einzuziehen. Jedenfalls ist an uns oder an die Provinzialvereine in Schlesien, Brandenburg und Pommern niemals eine Anfrage wegen Vorschlägen über die Zusammensetzung dieses Beirats gerichtet worden. Aus dem uns nunmehr zugegangenen Mitgliederverzeichnis des vorläufigen Reichswasserstraßenbeirats haben wir ersehen, daß die Zusammensetzung dieses für das Verkehrsleben so wichtigen kleinen Parlaments unter sehr geringer Rücksichtnahme auf die Interessen der Oder erfolgt ist. Während z. B. aus den unmittelbar am Rhein gelegenen Städten 10 Mitglieder und 6 Stellvertreter, aus den unmittelbar an der Elbe gelegenen Städten 5 Mitglieder und 4 Stellvertreter ausgewählt worden sind, die als Wortführer für die Interessen ihres Stromgebiets angesehen werden können, ist die Oder vollkommen in den Hintergrund getreten. Für sie ist überhaupt nur 1 ordentliches Mitglied, nämlich Herr Kommerzienrat Manasse in Stettin, vorgesehen, außerdem sind 4 Herren, nämlich Schiffsdirektor Hanne in Breslau, Schiffseigner Otto Eckert in Költsch bei Neu-Salz, Schiffseigner E. Krusch in Rattwitz und Spediteur Vollbrecht in Stettin, als Vertreter vorgesehen worden.

Da die Stettiner Herren zumindest auch für den Stettiner Seehandel in Frage kommen, so ist für die eigentliche Oderschiffahrt und für die an der Oder interessierten Kommunalverbände, für Handel, Industrie, Handwerk und Landwirtschaft der gesamten 3 großen Oderprovinzen Schlesien, Brandenburg und Pommern überhaupt kein eigentliches vollberechtigtes Mitglied vorgesehen.

Wir können nicht anerkennen, daß eine solche Verteilung der Mandate der Gerechtigkeit und Billigkeit entspricht. Es macht sich hier dieselbe Erscheinung bemerkbar, wie sie früher sehr häufig eintrat, daß nämlich die Oder unter allen deutschen Strömen vollkommen zurückgesetzt und vernachlässigt und als nicht vorhanden betrachtet wurde. Eine solche Nichtachtung der gewichtigen und berechtigten Interessen der Oderprovinzen führt zweifellos zu schwerer Erbitterung der beteiligten Kreise. Als berufene Vertreter aller dieser Interessenten sehen wir uns deshalb zu dem dringlichen Antrag genötigt:

bei der endgültigen Zusammensetzung des Reichswasserstraßenbeirats dafür zu sorgen, daß für die Oder mit ihren Nebenflüssen nud Kanälen in derselben Weise wie für alle anderen Stromgebiete Sitz und Stimmen in dem Wasserstraßenbeirat vorgesehen werden.

Die bisherige Art der Vertretung können wir keinesfalls als genügend anerkennen. Wenn noch eine Abänderung auch für den vorläufigen Reichswasserstraßenbeirat möglich ist, so bitten wir, dabei der Oder ein bedeutend größeres Maß der Teilnahme zugestehen zu wollen.

Frankfurt a. O., den 1. Februar 1922.

Oderbund.

Siegelmarken der Mitteldeutschen Ausstellung Magdeburg. Um die Ausstellung des Wiederaufbaues, die Mitteldeutsche Ausstellung für Siedelung, Sozialfürsorge und Arbeit, in allen Schichten des deutschen Volkes bekanntzumachen, gibt die Ausstellungsleitung künstlerisch ausgeführte Siegelmarken heraus. Von den eingereichten Entwürfen gelangte ein im Motiv durchaus origineller Entwurf des bekannten Plakatkünstlers Freund-Beliani zur Annahme.

Das Bild zeigt im Vordergrunde industrielle Anlagen, Hochöfen und rauchende Schornsteine, Wahrzeichen der neu erwachten und neu erstarkten Arbeitskraft und des Wiederaufbauwillens des deutschen Volkes. Eine zur Sonne strebende Sonnenrose, die sich zur höchsten Blüte entfaltet, blüht auf diesem Symbol der Schaffensfreudigkeit empor und durchbricht mit ihren weithin dringenden Strahlen zielsicher das Herandämmern einer neuen großen Wirtschaftsepoche.

Die Siegelmarke umrandet die prägnante Abkürzung „Miama“ in klarer und wirksamer Schrift, darunter liest man die Worte „Ausstellung des Wiederaufbaues Magdeburg“.

Laufend durch das Bild zieht sich der Hinweis auf die Dauer der Ausstellung „Juni bis September 1922".

Einzelne Probedrucke der Siegelmarken stehen Interessenten kostenlos zur Verfügung. In Mengen von 1000 Stück zum Preise von Mark 100.— sind die Siegelmarken durch die Geschäftsstelle der Ausstellung zu beziehen.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Lohnverhandlungen in der Kanalschiffahrt. Der für Dienstag, den 7. Februar, vorgesehene Schiedsspruch im Lohnstreik zwischen dem Arbeitgeber-Verband für Binnenschiffahrt und dem Deutschen Verkehrsbund (Transportarbeiterverband) sowie dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer mußte verschoben werden, da die Beisitzer infolge des Eisenbahnerstreiks Dortmund nicht erreichen konnten.

Die neuen Löhne in der Rheinschiffahrt. Die Löhne für die Schiffsmannschaften sind erhöht worden für Monat Februar um 12 Prozent, für März um 20 Prozent. Die Sätze für Ueberstunden, Nacht- und Sonntagsarbeit für Monat Februar und März um 50 Prozent.

Schleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen. Das Schleppamt Duisburg-Ruhrort hat die denkbar größten Anstrengungen gemacht, den Schleppbetrieb so lange wie möglich aufrecht zu erhalten. Noch am 5. d. M. konnte, wenn auch mit Behinderung, auf dem ganzen Rhein-Herne-Kanal geschleppt werden und heute ist nur noch die Strecke von Schleuse 4 bis 1 offen. Voraussichtlich wird, wenn nicht ein plötzlicher Witterungsumschlag einsetzen sollte, mit dem aber kaum zu rechnen ist, morgen der ganze Schleppbetrieb eingestellt werden müssen. Auf den übrigen Kanalstrecken wurde teilweise bis Sonntag geschleppt.

Bericht der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel über die Lage der Rheinschiffahrt im Monat Januar 1922. In der ersten Hälfte des Monats nahm der Wasserstand des Rheins sehr stark zu, so daß er um die Monatsmitte seinen normalen, zum Teil sogar einen darüber hinausgehenden Stand erreichte. Ebenso schnell und stetig ist er aber infolge des scharfen Frostes in der zweiten Hälfte des Monats wieder gefallen, so daß er gegen Ende wieder als ungünstig bezeichnet werden muß. Der Cauber Pegel zeigte am 1. Januar noch 0,93 m, stieg bis zum 14. d. Mts. auf 3,72 m, um dann wieder bis zum 30. d. Mts. auf 1,18 m zu fallen. Dementsprechend stieg die Abladetiefe der Kähne von 1,30 bis 1,50 m zu Anfang des Monats auf 2 bis 2,20 m zu Mitte und fiel bis zu Ende wieder auf 1,40 bis 150 m. Der größte Teil des Monats gestattete somit eine recht gute Ausnutzungsmöglichkeit der Kähne. Leider waren aber die Zufuhren zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen, vor allem in Getreide und Kohlen derart gering, daß der vorhandene Kahnraum bei weitem nicht beladen werden konnte. Die geringe Zufuhr hatte zum Teil auch in den Teilstreiks im Eisenbahnbetriebe ihren Grund. Die Kipperleistungen gingen in der ersten Woche des Monats von 18 000 t auf 13 000 t täglich zurück, und betrugen seitdem, abgesehen von Schwankungen durchschnittlich täglich 20 000 t. Die Zufuhr von Waschprodukten wurde ganz gesperrt. Leerraum an Kähnen stand stets in reichlicher Menge zur Verfügung. In den ersten Tagen des Monats war er etwas geringer und betrug nur 5000 bis 10 000 t, stieg dann aber bis zum Monatsende unentwegt bis auf 115 000 t.

Der günstige Wasserstand hatte zunächst ein Zurückgehen der Frachtsätze für Transporte von den Rhein-Ruhrhäfen nach Mannheim zur Folge. Während am 6. Januar noch 30 M. je t notiert wurde, fielen die Notierungen bis zu Mitte des Monats auf 25 M.; erst in den letzten Tagen stiegen sie wieder auf 30 M. Am 30. d. Mts. wurde eine Tagesmiete von 0,60 M. bei 25 Tagen Garantie notiert.

Schleppkraft war stets über Bedarf vorhanden. Dementsprechend fiel der Schlepplohn von 57,50 M. zu Beginn auf 40 M. zu Ende des Monats-Basis Ruhrort-Mannheim.

Die Zahl der nach dem Oberrhein abgeschleppten Kähne betrug in der Zeit vom 3. bis 26. d. Mts. insgesamt 468 mit 353 473 t oder im Durchschnitt arbeitstäglich 20 mit 15 368 t. Nach dem Main wurden im Januar 8 Kähne mit 5 596 t abgeschleppt.

Das Verfrachtungsgeschäft in Brotgetreide war auch im Januar außerordentlich gering, da das Reich so gut wie nichts über den Rhein einführte. Der Import von anderen Getreidearten, vor allem Mais, hat sich infolge der gegenüber der voraufgegangenen Monate wieder gebesserten Markvaluta etwas gehoben, wenn er auch nur einen ganz geringen Bruchteil der Mengen darstellt, welche vor dem Kriege über Duisburg eingeführt wurden. Es war aber dadurch wenigstens möglich, die Arbeiter weiter zu beschäftigen. Leider wurde das Geschäft durch den Wagenmangel wieder außerordentlich behindert. Es mußten aus diesem Grunde erhebliche Mengen auf Lager genommen werden. Hierdurch wird die Ware mit großen Extrakosten belastet, die den Verkehr über Duisburg ungünstig beeinflussen.

Zu Anfang des Monats war der Deutsche Verkehrsbund (Transport-Arbeiter-Verband und Zentralverband der Heizer und Maschinisten) mit Neuforderungen des Rheinschiffahrtspersonals auf eine erhebliche Lohnerhöhung, welche vom 1. Januar ab gültig sein sollte, an die Arbeitgeber-Verbände herangetreten. Die Forderungen wurden mit Rücksicht auf den laufenden Tarifvertrag, welcher die Löhne mit Gültigkeit bis zum 1. Februar d. Js. geregelt hatte, sowie mit Rücksicht darauf, daß eine außergewöhnliche Verteuerung der Lebensverhältnisse nicht eingetreten sei, abgelehnt. Inzwischen aber sind die vorbezeichneten Arbeitnehmer-Verbände mit Forderungen ab 1. Februar herausgekommen, welche die bisherigen Lohnsätze um 30 bis 35 % übersteigen; es wird am 2. bezw. 3. n. Mts. seitens der in Frage kommenden Verbände in Verhandlungen eingetreten werden.

Zum 1. Februar d. J. ist weiter mit einer namhaften Erhöhung der Brennstoff-Preise zu rechnen. Diese, ferner die inzwischen eingetretene weitere Steigerung der Materialpreise, sowie die am 1. n. Mts. einsetzende Erhöhung der Kohlensteuer können naturgemäß ihre Auswirkungen auf die Schleppkosten, sowie die Verfrachtungs-Verhältnisse auf dem Rhein überhaupt, nicht verfehlen, so daß mit einer nicht unerheblichen Erhöhung der Wassertransportkosten zu rechnen sein wird.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, den 8. Februar. Die Aufbrucharbeiten des Schleppamts auf einzelnen Kanalstrecken hatten nach kurz vorher eingetretenem Tauwetter kaum eingesetzt, als schon wieder vom 2. zum 3. Februar eine neue Frostperiode einsetzte. Die neue Frostwelle hält gegenwärtig noch an. Das Schleppamt setzte die Durchbruchsversuche weiter fort, und zwar in der Richtung nach Dortmund, nach Münster und auch nach Hamm, das bereits am 2. Februar mittags erreicht wurde. Die in dem Hafen liegenden leeren Schiffe und ein mit Zement beladener Kahn konnten in der Berichtszeit abgeschleppt werden. Die für Dortmund bestimmten Kähne, die auf den aufgebrochenen Strecken lagen und befreit wurden, konnten ihre Reise fortsetzen. Es handelte sich um einige Erz- und Getreideschiffe. Bis in den letzten Tagen der Berichtswoche war der Verkehr zwischen dem Rhein-Herne-Kanal und Dortmund und Hamm streckenweise wieder notdürftig hergestellt. Wenn die Verhältnisse es gestatten, soll mit den weiteren Aufbruchsarbeiten der neu zugefrorenen Strecken fortgefahren werden, um auf diese Weise vielleicht eine Verbindung zwischen dem Industriebezirk und der Weser und damit zur Nordsee herzustellen. Bei dem anhaltenden Frostwetter wird an eine Betriebsaufnahme der Strecke Bergeshövede-Nordsee (Emden) nicht zu denken sein.

Die Zechen im Ruhrkohlenbezirk sind zum Teil in der Lage, die leeren Schiffe, die ihnen zugestellt werden können, zu beladen und nicht so große Mengen der geförderten Kohlen lagern bzw. Feierschichten einlegen zu müssen, als man bei dem Streik der Eisenbahner annahm.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund	7 (16)	13 (6)	20 (22)	5 (14)	0 (0)
Hamm i. W.	0 (8)	10 (6)	10 (14)	0 (8)	1 (1)
Münster i. W.	- (—)	— (—)	- (—)	— (—)	- (-)

Wanne-West:	Kohlenumschlag	16357 (29016)	t
Ost:	Umschlag auf Schiff	— (566)	t
	Umschlag von Schiff		t
	Zufuhr von Eisenbahn	902 (1226)	t
	Abfuhr zur Eisenbahn	784 (916)	t
Unser Fritz:	Kohlenumschlag	3936 (7018)	t
Hafen Nordstern:	dto.	— (2650)	t

Schleuse Münster:
Südl. Richt.: — (—) Schleppzüge mit — (—) beladenen Kähnen mit — (—) t
Nördl. östl. Richt.: — (—) Schleppzüge mit — (—) beladenen Kähnen mit — (—) t

Dortmund. den 8. Februar. In der Berichtswoche, in der wiederum eine neue Frostzeit mit starker Kälte einsetzte, konnte der Schiffsbetrieb im Nahverkehr vorübergehend wieder aufgenommen werden. Der Durchgangsverkehr zur Nordsee und umgekehrt ruht noch vollständig. Es sind von See einige Schiffe mit Getreide und Erz eingegangen, die unterwegs festgefroren waren. Auf den Hafenbahnen und bei den Umschlagsbetrieben machte sich die Frostsperre weiter und der inzwischen eingetretene Streik der Reichseisenbahner neu fühlbar. Insgesamt verkehrten in den Häfen 20 (22) Schiffe, von denen 7 (16) ein- und 13 (6) ausgelaufen sind. Beladen gingen 5 Schiffe ein mit Weizen und Eisenerz; abgeschleppt wurden 11 (4) leere Kähne.

Hamm i. W., den 8. Februar. Der Schleppbetrieb wurde in der Richtung Hamm—Schleuse 7 am 2. Februar mittags wieder aufgenommen. Angekommen sind in der Berichtszeit infolge

des Frostes keine (8) Schiffe. Abgeschleppt wurden 9 (5) leere Schiffe und 1 (1) Schiff mit 550 t Zement. (266 t Weizen.) Umgeschlagen wurden vom Wasser zusammen 565 t Steinkohlen. — Angekommen sind im vergangenen Monat Januar 28 Schiffe mit 13 451 t Steinkohlen, 1 Schiff mit 705 t Walzdraht, 2 Schiffe mit 184 t Brennторf und 3 Schiffe mit 1827 t Weizen. Zusammen 35 Schiffe mit 16 496 t Güter. Abgeschleppt wurden 38 leere Schiffe und 1 Kahn mit 266 t Weizen.

Herne, den 8. Februar. Mit dem eingetretenen Tauwetter wurde in der Berichtswoche der Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal und zwischen den Zechen Friedrich der Große, König Ludwig und Viktor wieder aufgenommen. Gegen Ende der Woche kamen auch einige Schleppzüge von und nach Hamm und Dortmund fort. Der Verkehr in Richtung Münster-Bergeshövede ist bisher noch nicht aufgenommen und haben sich daher schon eine ganze Anzahl beladener Kähne an Schleuse 7 angesammelt. Die vor Einsetzen des Frostwetters hier liegenden leeren Kähne sind inzwischen nach den Zechenhäfen beordert und größtenteils auch schon beladen.

Wanne, den 8. Februar. In den Tagen der Frostsperre wurden im Westhafen noch geringe Mengen Kohlen umgeschlagen. Im Osthafen wurde der Umschlagsverkehr wegen des Eises vollständig eingestellt; der Verkehr mit der Reichseisenbahn stockte größtenteils wegen der Eisenbahngütersperre und wurde bei Ausbruch des Eisenbahnerstreiks vollständig eingestellt. Nachdem der Schleppverkehr auf dem Kanal wieder aufgenommen worden ist, kommen leere Kähne vorerst nur in geringer Zahl an. Es ist daher nicht möglich, den am Hafen angeschlossenen Städten in gewünschter Weise über den Eisenbahnerstreik hinwegzuhelfen. Die von seiten des Schleppamts und der Hafenverwaltung gemachten Anstrengungen werden durch den in letzter Nacht wieder eingesetzten Frost beeinträchtigt. Der Kohlenumschlag betrug: 16 357 (29 016) t, Umschlag im Osthafen — (566) t, Zufuhr über die Reichsbahn 902 (1226) t, Abfuhr 784 (856) t.

Hafen Unser Fritz, den 8. Februar. In der Berichtswoche wurden 3936 (7018) t Kohlen umgeschlagen. In den ersten Tagen der Berichtswoche ruhte wegen des Eises die Kanalschiffahrt.

Hafen Nordstern, den 8. Februar. Der Hafenumschlag in der Berichtswoche (30. 1. bis 4. 2.) betrug 6235 (2650) t.

Aus der französischen Rheinschiffahrt. Unter der Firma Société Générale pour la Navigation sur le Rhin ist ein neues Unternehmen mit 12 Millionen Franks Gründungskapital errichtet worden, das die Verwertung der von Deutschland an Frankreich abgetretenen Schlepper und der Rheinlagerplätze in Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen, Duisburg-Ruhrort, Köln, Amsterdam und Rotterdam zum Gegenstande hat. Die Gesellschaft scheint der vor einiger Zeit gegründeten Société d'Etudes pour la Navigation sur le Rhin nahezustehen. — Die a. o. G.-V. der Compagnie Strasbourgeoise de Navigation in Straßburg hat die Fusion mit der Société Alsacienne de Navigation Rhénane beschlossen.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Vom Hunte-Ems-Kanal. Die Vorarbeiten zum Ausbau des Hunte-Ems-Kanals sind jetzt an mehreren Stellen in Angriff genommen und werden trotz der zurzeit herrschenden ungünstigen Wetterlage tatkräftig gefördert. Daß der Umbau zum Teil erhebliche Änderungen im Landschaftsbild hervorrufen wird, kann man schon jetzt in der Nähe der Stadt Oldenburg feststellen. Da der Wasserspiegel des Kanals in seiner letzten Strecke vor der Einmündung in die Hunte um 1,60 m gehoben werden soll und daher sein jetziges Bett an beiden Seiten mit Dämmen eingefaßt werden muß, fallen die schönen alten Eichen, die den Kanal jetzt auf einer beträchtlichen Strecke einsäumen, zum Opfer.

d) Elbe und Saale.

Eröffnung der internationalen Elbschiffahrts-Konferenz. Die internationale Elbschiffahrts-Konferenz ist am 1. Februar in Dresden eröffnet worden. Die Konferenz nahm in ihrer ersten Sitzung nach Erledigung verschiedener formeller Fragen einige Artikel der Elbschiffahrtsakte an, die das zu internationalisierende Flußgebiet, die Freiheit der Schiffahrt und die Gleichberechtigung der Flaggen aller Nationen betreffen.

Monatsbericht für Januar 1922 über die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe. Auch im Monat Januar wurde der Schiffahrtsbetrieb durch Witterungsstörungen wesentlich beeinträchtigt. Bei Monatsbeginn betrug der Wasserstand am Magdeburger Pegel + 0.72 m, durch Niederschläge und Tauwetter trat allmählich Wasserwuchs bis auf + 2.60 m ein, so daß also zeitweise vollschiffige Beladung der Fahrzeuge möglich war. Gegen Mitte des Monats erneut einsetzender Frost führte dann wieder zu frischer Eisbildung, und die scharfe andauernde Kälte zwang im letzten Drittel des Monats zu einer vollständigen Einstellung des Schiffahrtsverkehrs; am 26. d. Mts. trat auf der unteren Elbe Eisstand ein, der am 28. d. Mts. bereits über Schönebeck hinaus ging. Unter diesen Umständen war der Verkehr an allen Plätzen gering. In Hamburg herrschte dauernd ein starkes Angebot an Leerraum; die Bergverladungen hielten sich in bescheidenen Grenzen; die Versorgung der Schleppschiffahrt mit Bunkerkohlen läßt sehr zu wünschen übrig. — An der Mittelelbe kamen berg- und talwärts hauptsächlich Salze, talwärts auch noch Zucker und Stückgüter zur Verladung. In Sachsen sind Verladungen von Papier und Kohlen zu erwähnen. An den böhmischen Plätzen übertraf die Ausfuhr die Einfuhr beträchtlich, hauptsächlich kamen Zucker, Bretter, Magnesit zum Versand. Der Kohlenexport war, von Bunkerkohlen für die Schiffahrtsgesellschaften abgesehen, ganz belanglos.

Abgesehen von der weiteren Steigerung aller Betriebsmaterialien sind auch die Löhne im Berichtsmonat wiederum erhöht worden; sie betragen zur Zeit für

Kapitäne und leitende Maschinisten	M. 561.—
Kahnsteuerleute	M. 529.—
Decksleute, Heizer	M. 497.—

Bericht der Firma „Spediteur-Verein Herrmann u. Theilnehmer" über den gegenwärtigen Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg. Vollschiffiges Wasser begünstigte die Flußverladungen Anfang Januar und veranlaßte manchen Verlader zur Benutzung des Wasserweges, zumal bei Bahnversand, infolge der noch immer bestehenden Waggonnisere, mit nicht unbedeutender Verzögerung im Abtransport von Hamburg gerechnet werden mußte. Leider hat der Mitte Januar einsetzende strenge Frost die kaum wieder aufgenommene Bewegung auf der Elbe und ihren Nebenflüssen jäh zum Stillstand gebracht. Die Flußschiffahrt ruht seitdem gänzlich. Zwar nehmen die Schiffahrtsgesellschaften nach wie vor Güter an, aber nur zur Einladung in die Kähne oder Eilschiffe, die bei erstoffenem Wasser dann der Reihenfolge nach von Hamburg abgeschleppt werden. Diese Schiffahrtsunterbrechung trifft den Verkehr um so schwerer, als die Eisenbahn bei der andauernd starken Belastung, namentlich mit Exportgut, den an sie gestellten Anforderungen bei weitem nicht entsprechen kann; trotz der wiederholten und lang andauernden Gütersperren von und nach Hamburg ist eine Besserung der Verkehrsstockung bislang nicht zu spüren. Die Eisenbahnfrachten werden mit dem heutigen Tage je nach Entfernung und Güterklassifikation um 4 bis 34 Prozent erhöht; es treten außerdem eine Reihe sonstiger wichtiger Veränderungen im deutschen Eisenbahn-Gütertarif in Kraft, von welchen als besonders wichtig die Einführung der neuen Nebenklasse für 10 Tonnen erwähnenswert ist. Die Erhebung der Verkehrssteuer wird für Beförderungen im See- und Küstenschiffahrtsverkehr von heute an bis auf weiteres, gemäß Verordnung des Reichsministers der Finanzen vom 7. Januar 1922, ausgesetzt. Im übrigen hat auch Hamburg im vergangenen Monat wieder mit einer allgemeinen Erhöhung der Platzspesen aufgewartet, denn die Löhne der Hafenarbeiter sind am 1. Januar abermals heraufgesetzt worden, was sich, wie stets, in einer Verteuerung des gesamten Umschlagsverkehrs ausgewirkt hat.

Die Flußfrachten stellen sich heute bei reichlich vorhandenem Kahnraum für Massengüter wie folgt von hier nach: Magdeburg 1520, Schönebeck 1538, Barby 1556, Aken 1574, Wallwitzhafen 1592, Riesa 2483, Dresden 2783, Laube-Tetschen 3800*, Schönpriesen-Außig 3900*, Halle loco 2200, Coswig 1683, Kleinwittenberg 1750, Torgau 2182, Halle transito 2200, Breslau nominell 2080, Cosel nominell —, Berlin unterhalb Kohlen zuletzt bezahlt ca. 1100, Berlin unterhalb Getreide zuletzt bezahlt ca. 1250 Pfg. für 100 Kilogramm einschl. Tauchtiefenzuschlag nach böhimschen Plätzen. *Mehl und Getreide 2 Mark Zuschlag

e) Märkische Wasserstraßen.

Die Groß-Berliner Kanäle als Reichswasserstraßen. Nachdem durch die Reichsverfassung die Wasserstraßen vor einiger Zeit der Verwaltung des Reiches unterstellt worden sind, hat das Reich auch die bisherigen staa lichen und städtischen Wasserstraßen übernommen. Von den künstlichen Wasserstraßen gehören in erster Reihe hierzu der Landwehrkanal und der Teltowkanal. Diese sind als durchgehende Wasserstraßen anerkannt und vom Reiche übernommen worden. Dagegen schweben noch die Verhandlungen wegen der Abfindung des Kreises Teltow und der Stadt Berlin für die Anlagekosten des Teltowkanals. Von seiten des Berliner Magistrats ist zuletzt ein Vergleichsvorschlag gemacht worden, wonach das Reich 60 Prozent des Anlagekapitals, ausgenommen die Treidelei, die Häfen und Speicher, zahlen soll. Ferner ist noch die Übernahme des Neuköllner Schiffahrts-Kanals streitig, dessen Bau durch die Fertigstellung während des Krieges sehr hohe Kosten verursacht hat.

f) Ausland.

Ein großes amerikanisches Seeprojekt. Aus Washington kommt die Meldung, daß die Vereinigten Staaten die Absicht haben, im Norden des Landes eine groß angelegte Wasserstraße zu schaffen, welche die großen Seen mit dem Lorenzstrom in Verbindung bringen wird. Diese Wasserstraße wird es allen

Schiffen auf dem Lorenzstrom ermöglichen, bis an die Häfen der großen Seen vorzudringen, um dort die industriellen und landwirtschaftlichen Produkte der Vereinigten Staaten ohne Umlad auf die Seeschiffe zu verladen. Präsident Harding soll ein energischer Befürworter dieses Projektes sein und er hat kürzlich bei der Eröffnung des nationalen landwirtschaftlichen Kongresses darauf hingewiesen, daß diese Wasserstraße mächtig auf die wirtschaftliche Entwicklung der inneren Teile der großen Republik wirken werde. Es heißt, daß das Projekt rascher verwirklicht werden wird als der Panamakanal. V. K.

Der Schweizerische Mittellandkanal vom Rheine zur Rhone. Die Wasserstraße, die seinerzeit vom „Syndicat Suisse pour l'étude de la voi navigable du Rhone au Rhin" zur Verbindung des Rheines mit der Rhone unter Benützung der Jura-Randseen der Aare projektiert worden ist, wird gewöhnlich kurz der Schweizerische Mittellandkanal genannt. An der am 2. Juli 1921 in Lausanne stattgehabten Generalversammlung des Schweizerischen Rhein-Rhone-Verbandes hat der neuenburgische Vertreter Savoie-Petitpierre den Antrag gestellt, den Bundesrat zu ersuchen, er möge mit den Arbeiten zur Erstellung der Wasserstraße sofort beginnen und sie als Notstandsarbeiten zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit erklären. Der anwesende Bundesrat Chuard, dem als Chef des Departementes des Innern die wasserwirtschaftlichen Fragen unterstehen, hat jedoch darauf hingewiesen, daß die Sache nicht so einfach sei; wohl sei ein Projekt vorhanden, aber dasselbe sei noch nicht durch die Behörde überprüft und durch die Behörde noch nicht genehmigt, außerdem sei noch nichts unternommen worden zur Vornahme der Landabtretungen, es seien noch keine Verhandlungen mit den Gemeinden und Kantonen angebahnt und, da jede Entscheidung in der Sache an die Einhaltung gewisser Fristen gebunden sei, sei es unmöglich, ohne weiteres die Arbeiten an die Hand zu nehmen. Trotzdem nahm die Versammlung sodann eine Resolution an, in welcher dem Wunsche Ausdruck gegeben wurde, es möchten die Behörden behufs Bekämpfung der Arbeitslosigkeit wenigstens die Inangriffnahme gewisser Teilstrecken vorbereiten, und diese Resolution wurde in der Folge an den Bundesrat weitergeleitet. Der Bundesrat hat aber die Inangriffnahme der Arbeiten abgelehnt, weil eine solche das Vorhandensein eines nach der rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Seite hin geregelten Projekts voraussetze wie auch die sichere Benutzung der Wasserstraße binnen einer als sicher anzunehmenden Frist.

In der welschen Schweiz war man allerdings mit diesem Entscheide nicht zufrieden und er fand in der dortigen Presse keine günstige Aufnahme. Trotzdem aber scheint der Standpunkt des Bundesrates wohl begründet, denn mancherlei Bedenken stellen sich der heutigen Anhandnahme der Arbeiten entgegen. Wohl hat lange vor dem Kriege das erwähnte „Syndicat d'études" durch eine weit um sich greifende Rundfrage Erhebungen über die mutmaßliche Frequenz der Wasserstraße gemacht, aber die Verhältnisse sind seither ganz andere geworden. Man vergesse nicht, daß das französische Projekt einer besseren Verbindung von der Rhone zum Rhein über französischen Boden durch Vergrößerung des Rhein-Rhone-Kanals oder durch Anlegung eines neuen Kanals mit Dimensionen für Schiffe bis zu 1200 t dem Schweizerischen Mittellandkanal ein scharfer Konkurrent sein wird, und dies um so mehr, als die französische Verkehrspolitik der Nachkriegszeit deutlich genug darauf hin tendiert, so viel Verkehr als möglich vom Osten nach dem Westen auf die französischen Verkehrsadern zu ziehen. Diesem Zwecke dient nicht nur die französische Rheinpolitik, sondern auch die französische Orientierung an der Rhone. Das hat man wohl auch in der welschen Schweiz nach und nach erkannt und deshalb verlegt man sich heute dort darauf, den zukünftigen Schweizerischen Mittellandkanal als ein Teilstück einer großen internationalen Wasserstraße von der Donau nach Marseille hinzustellen, was er aber nur unter der Bedingung sein kann, daß auf der Rheinstrecke Basel-Schaffhausen mit dem Bau der projektierten Wasserwerke auch die Schiffahrtseinrichtungen geschaffen werden, sodaß von Koblenz ein Weg nach dem Bodensee frei wird, und daß vom Bodensee ein Kanal über die Wasserscheide nach der Donau ausgeführt wird. Alles dies ist ja bereits projektiert, aber, wie lange es geht, bis für diese Projekte das Geld frei wird, ist heute noch nicht abzusehen. Deutschland ist zur Genüge engagiert bei der Erstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung und bei der Neckarkanalisierung und Frankreich hat Mühe, das Geld für die Bauten an der Rhone aufzubringen, und so wird es wohl noch recht lange dauern, bis man an die Verwirklichung einer Bodensee-Donau-Verbindung denken kann, wobei man auch nicht außer acht lassen darf, daß man in Deutschland die verkehrspolitischen Beziehungen einer solchen Wasserstraßenverbindung zum Rhein-Main-Donauprojekt recht gründlich erwägen dürfte, bevor eine Baubewilligung erteilt werden wird.

Ein weiteres Hindernis für die Inangriffnahme der Arbeiten am Schweizerischen Mittellandkanal bildet auch da wieder die finanzielle Seite und der Umstand, daß an der Aare bereits eine Anzahl Wasserwerke erstellt sind und weitere projektierte wohl erstellt werden, die sich mit aller Kraft weigern werden, irgend etwas für die Schiffahrt zu tun, geschweige denn Kosten für die Schiffahrtseinrichtungen auf sich zu nehmen. Die Anwendung des Grundsatzes, daß die gewonnene Kraft einen Teil der Schiffahrtseinrichtungen zahlen soll, wie es an der Rhone, am Rhein-Main-Donau-Kanal, bei der Neckarkanalisierung der Fall ist, fällt für die Aarestrecke dank einer zu wenig in die Zukunft schauenden Wasserwirtschaftspolitik und der Kantönlihoheit vollständig außer Betracht und auf der Strecke von Biel wird überhaupt keine Kraft aus der neuen Wasserstraße zu holen sein. Nun ist es aber notorisch, daß heute Wasserstraßen mit besonders hierzu aufgewendeten Mitteln nur erstellt werden, wenn ihre wirtschaftlichen Vorteile unwiderleglich festgestellt sind, was aber beim Schweizerischen Mittellandkanal vorläufig nicht der Fall ist. Die Erstellung dieses Kanals ist also nur dann möglich, wenn auf andere Weise Beiträge an die Sache erlangt werden können, und da wäre vor allem zu erwähnen: die Möglichkeit, die infolge des Baues der Wasserstraße und der damit eintretenden Besiedelung der Anwänderlandschaften eintretende Werterhöhung des Bodens an die Kosten heranzuziehen. Hierzu braucht es aber nicht nur ein Bundesgesetz, sondern auch noch die Zustimmung der anstoßenden Kantone und anderes mehr.

So liegen die Dinge und, bis eine Wendung eintritt, die den Bau des Schweizerischen Mittellandkanals begünstigt, können die großen Verbände, die sich für diesen Kanal verwenden, wie die 800 Mitglieder zählende Sektion Ostschweiz des Rhone-Rhein-Verbandes, Gewehr bei Fuß stehen und ihre Kapitalien öffnen, wie das nun auch schon seit längerer Zeit der Fall ist. Es wäre allerdings weit vernünftiger und im Interesse des ganzen Landes geboten, wenn diese Verbände unterdessen ihre Macht und Kraft in den Dienst der Rheinschiffahrt stellen würden, denn ohne offenen Rhein und Rheinschiffahrt bis Basel wird auch die Arbeit für die inneren Projekte wenig Erfolge aufweisen, wenn nicht ganz steril sein. V. K.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder.

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vergl. Heft 3, Seite 45) als Mitglieder neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder.

Deutsche Bank, Berlin W 8.

Einzelmitglieder.

Knörzer, Ludwig, Kaufmann, Mannheim, Windeckstr. 23.

Spiess, Karl, Oberbaurat, Karlsruhe i. B., Kriegsstraße 99.

Kriete, Johann & Co., Spedition und Schiffahrt in Bremen, Bremerhaven, Hamburg und Berlin NW 23, zu Bremen, Wegesende 28.

Blome, Heinrich, Reederei und Spedition, Münster i. W., Gottfriedstr. 5.

Vereinigte Speditionshäuser I. H. Bachmann u. H. Milchsack, Schiffahrt, Spedition und Lagerung, Hannover, Bahnhofstr. 9.

Ostdeutsche Dampfschiffahrts-G. m. b. H., Reederei, Tilsit, Schloßpl. 6.

Holsing, W., Konsul, Senior der Speditionsfirma Carl Prior, Bremen, Holzpforte 10.

Schulz, Richard, Geschäftsführer des Zentral-Ausschusses der Privatschiffervereine an der Elbe, Magdeburg, Zollstr. 11.

Wasser-Transport-Vermittlung G. m. b. H., Fracht- und Schleppschiffahrt, Königsberg i. Pr., Magisterstr. 57.

Jakobs, Kapitän z. S. a. D., Beauftragter der Reederei-Kommission für die Ablieferung von Binnenschiffs-Neubauten, Berlin SW 48, Hedemannstr. 3-4.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am														
		22. 1. cm	23. 1. cm	24. 1. cm	25. 1. cm	26. 1. cm	27. 1. cm	28. 1. cm	29. 1. cm	30. 1. cm	31. 1. cm	1. 2. cm	2. 2. cm	3. 2. cm	4. 2. cm	5. 2. cm	cm
Memel	Tilsit	194[5]	191[5]	188[5]	187[5]	184[5]	181	173[5]	171[5]	171[5]	173[5]	—	—	—	165[5]	—	—
Pregel	Insterburg	38[5]	40[5]	45[5]	34[5]	23[5]	15[5]	8[5]	4[5]	10[5]	—3[5]	—6[5]	—11[5]	—	—	—12[5]	—
Weichsel	Thorn	58[5]	104[5]	105[5]	104[5]	105[5]	96[5]	86[5]	98[5]	122[5]	140[5]	147[5]	148[5]	146	—	—	—
Oder	Ratibor	141[1]	103[1]	150[5]	152[5]	138[5]	134[5]	135[5]	125[5]	108[5]	108[5]	112[5]	116[5]	119[5]	—	—	—
„	Breslau	—146	—144	—152	—158	—182	—188	—184	—188	—172	—167	—174	—173	—172	—	—	—
„	Krossen	133[1]	115	109	120	124	130[5]	133[5]	133[5]	132[5]	134[5]	138	137	136	137	138	—
„	Frankfurt	139[1]	122	152[5]	140[5]	132[5]	132[5]	134[5]	136[5]	143[5]	145[5]	144[5]	144[5]	144[5]	144[5]	—	—
Warthe	Landsberg	60[1]	61[5]	30[5]	38[5]	52[5]	64[5]	65[5]	68[5]	68[5]	70[5]	75[5]	84[5]	88[5]	94[5]	—	—
Netze	Vordamm	25[1]	17[1]	66[5]	83[5]	89[5]	89[5]	96[5]	104[5]	112[5]	113[5]	116[5]	116[5]	113[5]	114[5]	—	—
Elbe	Dresden	—139	—147	—141	—164	—186	—190	—197	—206	—202	—200	—196	—	—	—	—	—
„	Barby	163	134	124[3]	98[3]	98[3]	92[3]	74[3]	170[5]	180	193[5]	212	—	—	—	—	—
„	Magdeburg	110[3]	110[3]	94	66[3]	58[3]	58[3]	155[5]	157[5]	148[5]	158[5]	163[5]	178[5]	194[5]	200[5]	—	—
„	Wittenberge	203	177	161[3]	152[3]	140[3]	203[5]	199[5]	198[5]	210	215[5]	219[5]	—	—	233	—	—
Saale	Grochlitz	130	146	120	188	206	178[5]	170[5]	170[5]	170	166	180	—	—	—	—	—
Havel	Spandau*)	90	92	100	96	96	95	94	93	91	92	90	—	92	87	—	—
„	Rathenow*)	60	80	100	110	115	120	120	122	119	118	112	102	102	101	—	—
Spree	Spremberg*)	91	88	85	85	87	82	80	84	83	82	80	80	80	85	85	—
„	Kersdorf*)	264[5]	259[5]	236[5]	236[5]	240[5]	244[5]	244	244	238	234	228[5]	228[5]	230	234[5]	—	—
Weser	Münden	166[4]	160	124[3]	135[3]	134[3]	130[3]	135[3]	142	144	163[5]	176	—	—	—	—	—
„	Minden	260[3]	240[3]	245	221[3]	206[3]	325[5]	398	400[5]	405	425[5]	430[5]	429[5]	430[5]	471[6]	—	—
Rhein	Maximiliansau	385	375	367	367	355	351	349	345	346	357	385	—	—	—	—	—
„	Caub	177	170	152	168	144[3]	136	130	125	114	123	129	—	—	—	—	—
„	Cöln	171	157	143	123	130	111	110	101	94	92	123	200	—	—	—	—
Neckar	Heilbronn	45	46	44	30	34	29	28	15	40	31	60	—	—	—	—	—
Main	Hanau	272	276	278	226[3]	190[3]	120[3]	97[3]	70	80	94	140	—	—	—	—	—
Mosel	Trier	68	57	55	48	43	42	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Unterpegel. — Eisberichte: [1]) Grundeis, [2]) Grundeistreiben, [3]) Treibeis, [4]) Eistreiben, [5]) Eisstand, [6]) Eisgang, [7]) eisfrei.

Aus dem geschäftlichen Leben.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Augsburg. Die Abrechnung per 30. Juni 1921 weist nach 2 177 832 Mark Abschreibungen einen Reingewinn von 21 328 502 Mark auf. Die Dividende betrug auf die Aktien zu 2000 Mark 300 Mark und auf die Aktien zu 1000 Mark 150 Mark.

Norddeutscher Lloyd, Bremen. Laut Beschluß vom 21. Dezember 1921 ist das Grundkapital um 225 000 000 Mark, ausgegeben zu 125 %, auf 475 000 000 Mark erhöht worden.

Emanual Friedlaender & Co., Gleiwitz. Der Sitz der Gesellschaft ist nach Berlin verlegt worden. Gleiwitz bleibt Zweigniederlassung.

Dampfschiffs-Rhederei G. m. b. H., Landsberg, Warthe. In Hamburg wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.-G., Dresden. Andreas Karl Merseburg ist nicht mehr Vorstandsmitglied. Louis Hermann Erich Irmer in Hamburg und Gustav Adolf Pilz in Dresden sind zu stellvertretenden Vorstandsmitgliedern bestellt. Die Prokuren Louis Hermann Erich Irmer, Gustav Adolf Robert Pilz, Karl Wartenberg und Richard Schulz sind erloschen.

Niederrheinische Schiffswerft, Maschinenfabrik und Gießerei G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Das Stammkapital ist um 1 700 000 M. auf 2 000 000 M. erhöht.

Meppener Umschlag-, Schiffahrt- und Handelsgesellschaft m. b. H., Meppen-Emshafen. Gegründet am 23. Dezember 1921 mit 210 000 Mark Stammkapital, Geschäftsführer Georg Boll, Anton und Nicolaus Kessener.

Benz & Cie., Rheinische Automobil- und Motoren-Fabrik A.-G., Mannheim. Laut Beschluß vom 21. Dezember 1921 wurde das Grundkapital um 32 000 000 Mark auf 100 000 000 Mark erhöht, und zwar durch Ausgabe von 30 000 Stammaktien zu 158 % und von 2000 Vorzugsaktien zum Nennwerte.

Fortuna Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Oberhausen. Gegründet am 22. November 1921 mit 45 000 M. Stammkapital; Geschäftsführer Heinrich Straeter und Albert Müller.

Travewerk der Gebrüder Goedhart A.-G. Düsseldorf, Bagger-, Schiffs- und Maschinenbauanstalt, Siems bei Lübeck. Laut Beschluß vom 17. Juni 1921 ist das Grundkapital um 6 000 000 M. Vorzugsaktien zum Nennwerte auf 18 000 000 M. erhöht worden.

Ems-Lots-Gesellschaft, Emden. Für das am 31. März 1921 beendete Geschäftsjahr, in welchem vom preußischen Staate 220 000 M. Zuschuß geleistet wurden, ergab sich ein Fehlbetrag von 19 248 M.

Westfälische Transport-A.-G., Dortmund. Laut Beschluß vom 11. Mai 1921 ist das Grundkapital um 6 000 000 M. auf 12 000 000 Mark erhöht worden.

Haff-Werft G. m. b. H., Groß-Ziegenort. Gegründet am 5. November 1921 mit 100 000 M. Stammkapital bei 30 000 M Sacheinlage, Geschäftsführer Hans Völtz in Stettin und Willy Wittmüß in Groß-Ziegenort.

O. Frühling, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Braunschweig. Gegründet am 18. Dezember 1921 mit 6 000 000 M. Grundkapital, Hoch- und Tiefbau, persönlich haftende Gesellschafter: Diplomingenieur Otto Frühling und Regierungsbaumeister Curt Frühling.

Rhein-Main-Donau A.-G., München. Gegründet am 30. Dezember 1921 mit 900 000 000 M. Grundkapital; Vorstand Dr. Josef von Graßmann, Theobald Henftling; Stellvertreter Dr. Bernhard Endrucks.

Howaldtswerke, Kiel. Per 30. September 1921 ergab sich nach 1 033 389 M. Abschreibungen ein Reingewinn von 6 066 493 Mark. Die Dividende betrug 24 %.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65 a, 6. N. 19 388. **Vorrichtung zur Sperrung eines fahrbaren Ballastgewichtes auf Schiffen oder Pontons beim Reißen des Zugseiles oder sonstigen Störungen.** Naamlooze Vennootschap Werf „Conrad", Haarlem, Holl.; Vertreter: Dipl.-Ing. C. Fehlert, G. Loubier, F. Harmsen, E. Meißner, Pat.-Anwälte, Berlin SW. 61. 20. 11. 20. Niederlande 10. 2. 20.

Klasse 65 a, 39. H. 77 453. **Bootsklampe.** Leendert van Herk, Utrecht, Holland; Vertreter: M. Mossig, Pat.-Anw., Berlin SW. 29. 25. 6. 19. Niederlande 2. 5. 19

Klasse 65 a, 6. K. 75 008. **Wasserfahrzeuge zur Beförderung von Massengütern aller Art.** Friedr. Krupp, Akt.-Ges., Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 1. 11. 20.

Klasse 65 a, 38. H. 79 731. **Vorrichtung zum Aussetzen von Rettungsbootes.** Leendert van Herk, Utrecht, Holland;

Vertreter: M. Mossig, Pat.-Anw., Berlin SW. 29. 23. 1. 20 Niederlanden 12. 1. 20.

Klasse 65 a, 61. S. 44 675. **Meldeleine zum Anzeigen des Abtriebes von Schiffen.** Otto Seemann, Holländische Reihe 37, u. C. A. Werner, Bachstr. 73, Altona, Elbe. 4. 12. 15.

Klasse 65 a, 79. D. 39 608. **Wellendämpfvorrichtung für Raddampfer.** Dresdener Maschinenfabrik & Schiffswerft Uebigau A.-G., Dresden. 2. 5. 21.

Klasse 65 a, 2. M. 74 267. **Schwimmdock.** Max Müller, Hamburg, Trostbrücke 2. 24. 6. 21.

Klasse 65 f, 21. K. 74 109. **Zahnräderübersetzungsgetriebe für Schiffsschraubenantrieb.** Fried. Krupp, Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 16. 8. 20.

Klasse 65 f, 20. K. 73 016. **Antriebsvorrichtung für Schiffsschrauben durch Kolbenkraftmaschinen mittels Uebersetzungsgetriebes.** Friedr. Krupp, Akt.-Ges., Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 11. 5. 20.

Klasse 65 a, 3. M. 73 852. **Verbindung von Eisenträgern mit Eisenbetonkörpern, insbesondere bei Eisenbetonschiffen.** Mindener Eisenbeton-Werft, A.-G. „Mewag", Minden in Westfalen. 24. 5. 21.

Klasse 65 a, 64. G. 45 176. **Umkehrbares Boot.** Thomas Herbert Gaskin, Woodford, Engl.; Vertr.: F. Schwenterley, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 10. 5. 17. England 10. 5. 16.

Klasse 65 a, 14. O. 10 610. **Segelfahrzeug.** Gustav Otto, München, Widenmayerstr. 46. 11. 5. 18.

Klasse 65 a, 53. S. 55 194. **Vorrichtung zum Treideln von Schiffen.** August Seboldt, Halle, Blumentalstr. 13. 24. 12. 20.

Klasse 65 a, 3. P. 39 956. **Spanten für Holzschiffe.** Emil Palmblad, Hamburg, Dimpfelsweg 13. 4. 6. 20.

Klasse 65 a, 28. B. 96 690. **Vorrichtung zum Säubern und Streichen von Rümpfen schwimmender Schiffe.** Arthur Frederick Browne, Sidney; Vertr.: Dr.-Ing. R. Geißler, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 3. 11. 20.

Klasse 65 a, 41. St. 34 867. **Vorrichtung zum Losmachen und zur leicht lösbaren Befestigung von Rettungsbooten oder dergl.** Steward Davit & Equipment Corporation, New York; Vertr.: Dipl.-Ing. R. Büchler, Pat.-Anw., Aachen. 15. 8. 21. V. St. Amerika 1. 10. 18.

Klasse 65 a, 73. H. 87 370. **Taucheranzug mit rotierenden Körperhüllen.** Armand Huber, Liel b. Schliengen i. Baden 14. 10. 21.

Klasse 65 a, 4. K. 66 091. **Dampfkesselanlage für Unterseeboote.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 20. 4. 18.

Klasse 65 b, 1. S. 57 636. **Wagen für Schiffsaufschleppen mit absenkbarem Oberwagen.** Sendker & Klocke, Bremen. 22. 9. 21.

Klasse 65 d, 5. K. 71 773. **Spurfreier Torpedo.** Dr. Walter Kàro, Charlottenburg, Passauer Str. 8-9. 26. 1. 20.

Klasse 65 f, 28. W. 54 491. **Bootswendegetriebe.** Friedrich Werner u. Franz Schneider, Berlin-Stralau, Tunnelstraße 27. 5. 2. 20.

Klasse 65 f, 23. K. 78 315. **Aufhängung des Motors bei leichteren Booten, insbesondere Paddelbooten.** Julius Kruk, Magdeburg, Sieversthorstr. 22. 7. 7. 21.

Klasse 65 f, 27. P. 42 354. **Sicherheitsregler.** Dr. Ing. Reinhold Proell, Dresden, Rabenerstr. 13. 23. 6. 21.

Klasse 65 f, 19. S. 45 587. **Schiffsantrieb vermittels Dampfmaschine und elektrischer Kraftübertragung.** Siemens-Schuckert-Werke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin 28. 7. 16.

Klasse 84 a, 1. H. 77 564. **Vorrichtung an Drehkörpern zur Ausführung des Verfahrens nach Patent 309 481;** Zus. z. Pat. 309 481. Der Kommende Tag Akt.-Ges. zur Förderung wirtschaftlicher u. geistiger Werte, Stuttgart. 2. 7. 19.

Klasse 84 a, 2. H. 79 113. **Stützmauer.** Georg Herrmann, Wiesbaden, Erbacher Str. 6. 24. 11. 19.

Klasse 65 c, 3. M. 73 240. **Klappenschwert für Segelboote;** Zus. z. Anm. 72 544. Friedrich Mulsow, Blankenese a. Elbe. 6. 4. 21.

Klasse 65 c, 1. O. 12 363. **Schiffsrettungsboot mit Luftkästen an den Längsseiten.** Hinr. Oltmann, Bootswerft, Motzen a. d. Weser. 8. 6. 21.

Klasse 84 d, 2. N. 17 961. **Becherwerk für Grabmaschinen.** Chr. G. Nordby, Jarlsberg, Norwegen; Vertr.: W. J. E. Koch, Dipl.-Ing. C. Resek u. Dr. W. Pogge, Pat.-Anwälte, Hamburg. 14. 6. 19.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65 a, 53. 343 899. **Zugvorrichtung, insbesondere zum Schleppen von Schiffen, bei welcher die Spannung des Zugorgans zur selbsttätigen Regelung des Schleppvorganges benutzt wird.** Emmanuel Couvreux, Paris; Vertr.: Dipl.-Ing. W. Riese, Pat.-Anw., Charlottenburg. 28. 3. 20. C. 28 898. Belgien 14. 5. 19.

Klasse 65 a, 53. 341 001. **Schleppverfahren für Stromschifffahrt.** Anton Bröer, Kiel, Küterstr. 20—24. 8. 3. 21. B. 98 641.

Klasse 65 c, 1. 344 198. **Sportruderboot.** Firma Emil Praetzel, Friedrichshagen. 5. 3. 21. P. 41 611.

Klasse 65 f, 8. 344 283. **Schiffsschraube mit verstellbaren Flügeln.** Dr.-Ing. Hans Reißner, Berlin-Wilmersdorf, Wittelsbacherstr. 18. 5. 11. 19. R. 18 767.

Klasse 65 f, 11. 344 281. **Sternbüchse für Boote.** August Faber, New York; Vertr.: Pat.-Anwälte Dipl.-Ing. H. Caminer, Berlin W. 62. u. Dipl.-Ing. K. Wentzel, Frankfurt a. M. 8. 12. 20. F. 48 166.

Klasse 84 a, 2. 343 922. **Prismatischer Formstein für Uferbauten u. dgl. mit Nuten und Rippen parallel zur Stirnfläche.** Carl Hauer, Hamburg, Heinickestr. 1. 26. 8. 15. H. 68 856.

Klasse 65 f, 3. 345 439. **Verfahren zur Herstellung von Schiffsschrauben.** I. Graff, Duisburg-Meiderich, Hafenbecken A. 12. 10. 20. G. 52 052.

Klasse 65 f, 23. 345 326. **Bootsmotor mit senkrechter, im Heck des Bootes durch ein kugelförmiges Lager hindurchgeführter Propellerwelle.** Rudolf E. Heerd, Frankfurt a. M., Böttgerstr. 29. Zus. z. Pat. 341 918. 3. 5. 21. H. 85 380.

Klasse 65 f, 4. 344 976. **Schraubenpropeller mit Mantel.** Gill Propeller Company Limited, King's Lynn, Norfolk, Engl.; Vertreter: Springmann, Herse, Sparkuhle, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 23. 6. 20. G. 51 247. England 22. 7. 19.

Klasse 65 f, 23. 345 103. **Außenbordmotor für Wasserfahrzeuge mit sändig in gleicher Richtung umlaufendem Motor.** Hugo Mandl, Kiel, Holtenauer Str. 181. 22. 4. 20. M. 69 060.

Klasse 65 f, 1. 346 099. **Schaufelradeinrichtung für Wasserkraftfahrzeuge mit feststehenden Radschaufeln.** Dr. Georg Klingenberg, Berlin, Friedrich-Karl-Ufer 2-4. 25. 6. 20. K. 73 539.

Klasse 65 f, 9. 346 100. **Kugelgelenkkupplung für Wellenleitungen, insbesondere von Schiffsturbinengetrieben.** William Robertson u. The Fairfield Shipbuilding & Engineering Company, Limited, Govan, Glasgow, Schottland; Vertreter: H. Springmann, E. Herse u. F. Sparkuhle, Patent-Anwälte, Berlin SW 61. Zus. z. Pat. 328 859. 27. 2. 21. R. 52 417.

Klasse 65 f, 27. 346 101. **Schiffsmaschinenregler.** Thomas Jackson, Lewisham b. London, u. Allan Ramsay, Folkestone, Engl.; Vertreter: Dipl.-Ing. Dr. Landenberger, Pat.-Anw., Berlin SW 61. Zus. z. Pat. 338 049. 9. 1. 21. J. 21 114. England 28. 1. 20.

Klasse 65 f, 28. 345 848. **Bootsmotorgetriebe mit umsteuerbarem Propeller.** Friedrich Schmidt, Frankfurt a. M., Westendstr. 13. 18. 2. 21. Sch. 60 865.

Klasse 65 f, 28. 346 102. **Wendegetriebe, insbesondere für Bootsmotoren.** Bayerische Motoren-Werke Akt.-Ges., München. 30. 3. 20. B. 93 458.

Klasse 84 a, 3. 344 846. **Mehrteiliges Hubtor zum Abschluß von Kanälen, Flüssen u. dgl.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Grusonwerk, Magdeburg-Buckau. 24. 7. 20. K. 73 868.

Klasse 84 a, 4. 344 847. **Bestickungsmaschine für Deichböschungen.** Nommen Nommensen, West-Bargum, P. A. Mönkebüll, Kr. Husum. 26. 10. 20. N. 19 320.

Klasse 84 b, 1. 345 549. **Durch Ringschützen abgeschlossene Schleuse mit einem die übereinander liegenden Sparbecken durchdringenden gemeinschaftlichen Umlaufschacht.** Bruno Schulz, Berlin-Grunewald, Joseph-Joachim-Str. 36 a. 4. 2. 21. Sch. 60 695.

Klasse 84 c, 2. 344 369. **Verfahren zum Herstellen von Ortpfählen aus Beton in einem Vortreibrohr.** Ed. Züblin & Cie. A.-G., Zürich, Schweiz; Vertreter: Dipl.-Ing. E. Wesnigk, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 4. 10. 19. Z. 11 153. Schweiz 18. 2. 19.

Klasse 84 c, 2. 341 849. **Eisenbetonspundwand.** Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Akt.-Ges., Dortmund. 1. 2. 20. D. 37 086.

Klasse 84 c, 2. 345 038. **An einer Baggermaschine angebrachte Vorrichtung zum Einbringen der Abstreifbohlen in Baugruben.** Gustav Siegrist, Karlsruhe i. B. 17. 12. 16. S. 46 127.

Klasse 84 d, 1. 344 850. **Vorrichtung zum Festhalten von schweren Fahrzeugen, insbesondere Baggern u. dgl.** Gustav Bartl, Tschausch b. Brüx, Böhmen; Vertreter: Walter Langhammer, Chemnitz, Langestr. 25. 29. 5. 20. B. 94 268.

Klasse 84 d, 2. 344 851. **Verstellvorrichtung für die Spritzbleche an Baggern und Verladevorrichtungen.** Dresdener Maschinenfabrik und Schiffswerft Uebigau Akt.-Ges., Dresden. 24. 2. 21. D. 39 147.

Klasse 84 d, 2. 344 852. **Eimerleiterbagger.** Dr.-Ing. Fritz Marguerre, Mannheim, Collinistr. 23. 10. 4. 20. M. 68 919.

Klasse 65 a, 6. 350 476. **Schwimmbrücke auf Pontons.** Konrad Kisse, Hamburg, Papenhuder Str. 29. 24. 3. 21. K. 76 884.

Klasse 65 a, 38. 350 547. **Schutzvorrichtung beim Aussetzen von Rettungsbooten.** Hubert Elsen, Antwerpen, Belg.; Vertreter: E. Peitz u. Dipl.-Ing. W. Massohn, Pat.-Anwälte, Berlin SW 68. 17. 7. 20. E. 25 490. Belgien 19. 7. 19.

Klasse 65 a, 38. 350 548. **Vorrichtung zum Aussetzen eines Rettungsbootes.** Leendert van Herk, Utrecht, Holland; Vertr.: M. Moßig, Pat.-Anw., Berlin SW 29. 24. 1. 20. H. 79 731 Niederlande 12. 1. 20.

Klasse 65 a, 38. 350 549. **Einrichtung zum Aussetzen oder Streichen von Rettungsbooten.** Leendert van Herk, Utrecht, Holland; Vertr.: M. Moßig, Pat.-Anw., Berlin SW 29. 24. 1. 20. H. 83 672. Niederlande 12. 1. 20.

Klasse 65 a, 3. 350 239. **Leicht lösbare Verbindung von Trennwänden für Schiffe, Baracken oder sonstige Bauwerke, unter Vermeidung von Säulen, Ständern oder dergl.** William George Hay, Liverpool, Engl.; Vertr.: C. v. Ossowski, Pat.-Anw., Berlin W 9. 16. 12. 20. H. 83 506. England 27. 4. 20.

Klasse 65 a, 6. 350 079. **Wasserfahrzeug zur Beförderung von Massengütern aller Art.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 2. 11. 20. K. 75 008.

Klasse 65 a, 61. 350 017. **Meldeleine zum Anzeigen des Abtriebes von Schiffen.** Otto Seemann, Helgoländische Reihe 37, u. C. A. Werner, Bachstr. 73, Altona a. E. 5. 12. 15. S. 44 675.

Klasse 65 a, 79. 350 080. **Wellendämpfvorrichtung für Raddampfer.** Dresdner Maschinenfabrik & Schiffswerft Uebigau A.-G., Dresden. 3. 5. 21. D. 39 608.

Klasse 65 b, 2. 350 081. **Schwimmdock.** Max Müller, Hamburg, Trostbrücke 2. 25. 6. 21. M. 74 267.

Klasse 65 c, 2. 350 082. **Zusammenfaltbares, mit Stoffhaut überzogenes Boot aus parallel laufenden Luftschläuchen.** Granier & Co., Berlin. 20. 12. 19. G. 49 850.

Klasse 65 d, 9. 310 084 „K". **Flüssigkeitszünder für Seeminen.** Verlängert nach Maßgabe des § 1 des Gesetzes, betr. eine verlängerte Schutzdauer bei Patenten und Gebrauchsmustern usw. vom 27. April 1920. Christian Hülsmeyer, Düsseldorf-Grafenberg. 22. 9. 16. H. 70 973.

Klasse 65 f, 28. 350 550. **Bootsmotorgetriebe mit umsteuerbarem Propeller;** Zus. z. Pat. 345 848. Friedrich Schmidt, Frankfurt a. M., Westendstr. 13. 30. 6. 21. Sch. 62 196.

Klasse 84 c, 2. 350 481. **Durchbrochener und drehbarer Stampfer zum Herstellen von Ortpfählen aus Beton in einem Vortreibrohr.** Georg Herrmann, Wiesbaden, Erbacher Straße 6. 10. 12. 18. H. 75 715.

Klasse 84 d, 2. 350 030. **An der Eimerkette eines Baggers zwischen den Eimern nachgiebig befestigte Schneidewerkzeuge.** Heinrich Müller, Grube Wilhelmine b. Niederfischbach, Kr. Altenkirchen. 11. 1. 19. M. 71 046.

C. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65 a. 793 238. **Schwimmrettungsgürtel.** Emanuel Sollberger, Frankfurt a. M., Dreieichstr. 11. 15. 4. 21. S. 46 959.

Klasse 65 a. 793 271. **Schiffsanker.** Andreas Maaß, Hamburg, Ericastr. 152. 3. 9. 21. M. 71 575.

Klasse 65 c. 793 919. **Zusammenlegbares Boot.** Paul Schmidt, Döbeln i. S. 2. 9. 21. Sch. 72 075.

Klasse 65 f. 793 887. **Motor mit unmittelbar angebautem Wendegetriebe.** Wilhelm Rauert, Magdeburg, Tismarstr. 7. 14. 7. 21. R. 53 826.

Klasse 84 d. 793 493. **Bagger.** Karl Gerber, Köln a. Rh., Bismarckstr. 70. 14. 5. 21. G. 49 136.

Klasse 65 a. 796 063. **Flach zusammenlegbarer, durch Einblasen von Luft gebrauchsfertig zu machender Schwimmgürtel.** Rudolf Baumer, München, Baumstr. 15. 9. 9. 21. B. 95 423.

Klasse 65 a. 796 292. **Schlepphaken für Schiffe.** Friedrich Haschke, Staßfurt. 22. 11. 20. H. 85 945.

Klasse 65 a. 796 455. **Schiebefenster, insbesondere für Schiffe.** N. Fehrmann & Co., Hamburg-Kl. Grasbrook. 11. 8. 21. F. 42 836.

Klasse 65 a. 796 494. **Leckbolzen.** Otto Kühne, Duisburg, Kaßlerfelder Str. 27. 5. 10. 21. K. 87 643.

Klasse 65 a. 794 192. **Versteifte Schottwand für Schiffe und dergleichen.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 9. 9. 18. K. 73 168.

Klasse 65 a. 797 245. **Sich selbsttätig einstellbare Windsteuerung für Segelschiffe.** Fritz Haase, Breslau, Hildebrandtstr. 4. 28. 6. 21. H. 89 186.

Klasse 65 a. 797 402. **Ponton-Passagierschiff.** Gustav Melcher, Düsseldorf, Uerdinger Str. 77. 28. 9. 21. M. 71 901.

Klasse 65 a. 797 404. **Schiffsankerwinde.** Jakob Graff, Duisburg-Meiderich, Hafenbecken A. 8. 10. 21. G. 50 319.

Klasse 65 c. 795 595. **Vorrichtung zum Aneinanderbefestigen schmaler, leicht kenternder Wasserfahrzeuge.** Heinrich Jabs, Hamburg, Düppelstr. 32. 23. 9. 21. J. 21 301.

Klasse 65 c. 797 244. **Radschaufelkahn.** Hans Hering, Königstein a. E. 27. 5. 21. H. 88 656.

Klasse 65 c. 797 250. **Kockpitverschluß für Faltboote.** Johann Klepper & Co. G. m. b. H., Rosenheim a. Inn. 2. 9. 21. K. 87 256.

Klasse 65 c. 797 254. **Tretvorrichtung zum Fortbewegen von Booten im Wasser.** Paul Zaremba, Danzig; Vertreter: Gustav Schmidt, Berlin-Steglitz, Schützenstr. 33. 6. 9. 21. Z. 14 297.

Klasse 65 f. 796 931. **Propeller für Wasser- und Luftfahrzeuge.** Alfred Zeise, Altona-Othmarschen, Margarethenstraße. 8. 4. 20. Z. 13 040.

Klasse 65 c. 794 217. **Kraftboot mit Kajütaufbau.** Walter Rutz, Berlin-Lichterfelde, Boothstr. 7. 27. 7. 21. R. 53 943.

Klasse 65 c. 796 040. **Mit Schwertern versehenes Boot.** Fa. Friedrich Wendel, Hamburg, Gertigstr. 10. 31. 3. 21. W. 58 385.

Klasse 65 c. 796 044. **Wasserradboot mit Tretvorrichtung.** Richard Mahlberg, Görlitz, Emmerichstr. 9. 27. 6. 21. M. 70 746.

Klasse 65 c. 796 118. **Zweirädriges, mit Hilfsbalancierrädern versehenes Fahrzeug.** Karl Kleinschmidt, Jaderberg i. O. 5. 6. 20. K. 80 561.

Klasse 65 c. 796 299. **Vorwärtsschlag- und Drehruder für Boote.** Adolf Bender, Eßlingen a. N. 6. 6. 21. B. 93 929.

Klasse 84 a. 797 360. **Schütze mit angeschlossenem Heberrohr und unterer Haltung** nach Patentschrift 156 796. J. Heyn, Stettin, Grabower Str. 6 b. 19. 9. 21. H. 90 210.

Klasse 86 b. 797 186. **Antrieb für Schaftmaschinen.** Fa. Friedrich Erdmann, Gera, Reuß. 14. 10. 21. E. 28 447.

Klasse 84 d. 796 203. **Laufkranbaggergerüst.** Gottfried Preckel, Köln a. Rh., Martinstr. 1. 6. 8. 21. P. 35 828.

Klasse 84 d. 796 867. **Eimermesser für Trockenbagger.** Carl Dinnendahl, Grube Grefrath, Horrem, Bez. Köln. 25. 11. 20. D. 36 328.

Klasse 65 a. 805 230. **Leuchtboje für Wasseralarmgeräte.** Paul Abromeit, Wandsbek, Lübecker Str. 38. 12. 1. 22. A. 34 326.

Klasse 65 a. 804 449. **Schwimmgürtel.** Fa. Adolf Müller, Neugersdorf i. S. 7. 11. 21. M. 72 241.

Klasse 65 c. 804 536. **Rudervorrichtung.** Carl Gotzheim, Berlin, Motzstr. 10. 16. 12. 21. G. 50 828.

Klasse 65 c. 804 623. **Mehrteiliges, durch geeignet gestaltete ineinanderlegbare Schwimmkörper gebildetes Boot.** Arthur Wilhelm Sander, Hamburg, Osterstr. 20. 24. 8. 21. S. 48 102.

Klasse 65 c. 804 947. **Bewegungseinrichtung für Kähne.** Fritz Berger, Breslau, Weidenstr. 2. 4. 3. 21. B. 92 459.

Klasse 65 c. 804 948. **Wanderflachboot.** Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz, Mannheim-Rheinau. 11. 4. 21. L. 46 893.

Klasse 65 c. 804 988. **Bootsgerippteil.** Hans Hart, München, Türkenstr. 45. 2. 1. 22. H. 91 560.

Klasse 65 c. 805 913. **Gelenkiges Ruder zur Vorwärtsbewegung des Bootes in der Gesichtsrichtung des Ruderers.** Otto Merker, Marbach b. Augustusburg i. S. 17. 12. 21. M. 72 662.

Klasse 65 c. 805 007. **Bootsruder.** Alfred Trometer, Köpenick, Schloßstr. 15. 21. 7. 21. T. 23 040.

Klasse 65 c. 805 022. **Tretmotor für Wasserfahrzeuge.** Emo-Maschinenfabrik, Berlin-Niederschöneweide. 22. 12. 21. E. 28 719.

Klasse 84 d. 804 891. **Baggereimer.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Essen-Ruhr. 19. 9. 21. K. 87 495.

Klasse 84 d. 805 953. **Löffelbagger mit fest an einem starren Stiel befestigten Löffel.** Orenstein & Koppel, Akt.-Ges., Berlin. 30. 12. 20. O. 11 683.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65 a. 696 361. **Antriebsvorrichtung für Schiffe usw.** Otto Alt, Kiel, Lornsenstr. 26. 16. 10. 18. A. 28 845. 26. 9. 21.

Klasse 65 a. 794 192. **Versteifte Schottwand für Schiffe u. dgl.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden, 9. 9. 18. K. 73 168. 5. 9. 21.

Klasse 65 a. 774 433. **Vorrichtung zur Wiederauffrischung von Atmungsluft usw.** Hanseatische Apparatebau Ges. vorm. L. von Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 2. 10. 18. H. 76 930. 1. 10. 21.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 5
1. März

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 60 M.
für den Jahrgang von 24 Heften
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 3 Mark

Anzeigen
kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 3,00

Beilagen
nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Die Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung Essen 1922 und die in Essen stattfindende Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 67. — Die Wasserstände der Elbe in den Jahren 1904, 1911 und 1921. S. 68. — Der Hansa-Kanal und die Provinz Schleswig-Holstein. S. 69. — Der südostpreußische Kanal. S. 70. — Ostpreußen und das rechte Weichselufer. S. 71. — Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete. S. 72. — Kleine Mitteilungen. S. 74. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 79. — Aus verwandten Vereinen. S. 79. — Kursbericht. S. 80. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 81. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 81. — Patentbericht. S. 81. — Bücherbesprechung. S. 81.

Die Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung Essen 1922 und die in Essen stattfindende Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt

Das Interesse an der Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung in Essen, die am 31. März 1922 eröffnet wird, ist in den letzten Wochen außerordentlich stark gewachsen. Es zeigt sich, daß sehr starke wirtschaftliche Interessen sich mit der Essener Ausstellung verknüpfen. Die bedeutendsten Baufirmen Deutschlands, wie Philipp Holzmann, Gebr. Helfmann, Grün & Bilfinger, Dykerhoff und Wichmann und andere veranstalten große Ausstellungen. Die Industrie, die für den Wasserbau und für die Schiffahrt wichtige Konstruktionsteile liefert und selbst aktiv tätig war im Wasserbau durch die Einführung des Eisenbaues in die Konstruktionen unserer Wasserstraßen, erscheint mit ihren größten und führenden Werken. Die Eisenindustrie und die Montanindustrie bringen der Ausstellung die größte Anteilnahme entgegen. Es ist dies weiter nicht zu verwundern, denn gerade unsere großen Schiffahrtsprojekte hängen ja zum größten Teile zusammen mit der Großindustrie und ihren Massenlieferungen. Die Maschinenindustrie zeigt für die Ausstellung ebenfalls ein starkes Interesse. Die Hafen- und Verladeanlagen unserer Häfen und der Flußschiffbau werden wichtige und moderne Konstruktionen zeigen. Es zeigt sich aber auch allgemein gerade in der technischen Industrie, soweit sie dem Wasserbau entfernter steht, eine erwartungsvolle Stimmung gegenüber dieser Ausstellung. Man glaubt annehmen zu können, daß dort, wo das Wirtschaftszentrum Deutschlands sich befindet, auch für die Lösung wasserwirtschaftlicher Fragen durch eine derartige Zusammenkunft von Interessenten jeder Richtung wichtiges geleistet werden dürfte. Die Schiffahrtsvereine und die Kanalvereine zeigen eine überaus starke Anteilnahme. Die wichtigsten Wasserstraßen des Westens, des Südens und des Nordens sollen vorgeführt werden und es ist wohl anzunehmen, daß gerade einzelne Wasserstraßenprojekte, an denen Norddeutschland ein besonderes Interesse hat, durch die Ausstellung und die damit im Zusammenhang stehenden Veranstaltungen wesentlich gefördert werden. Daß die Rheinschiffahrt sich für die Ausstellung besonders interessiert, bedarf keiner weiteren Betonung, und es ist Pflicht aller deutschen Schiffahrttreibenden und Angehörigen des Wasser- und Schiffbaues, daß sie gerade heute, wo der Rhein ein fremder Strom zu werden droht, diese Veranstaltung benutzen, um ihr Bekenntnis zum deutschen Rhein abzulegen. Das Wasserstraßennetz des Industriegebietes ist ja im großen Ganzen nichts anderes, als ein erweiterter großer Rheinhafen. Das Reichsverkehrsministerium wird ebenso wie auch andere Regierungen und Verwaltungen gerade die neueren Wasserstraßen vorführen. Auch einige Museen haben die Ausstellung einzelner wichtiger Schaustücke des Wasserbaues und der Binnenschiffahrt zugesagt. Alles in allem darf man wohl behaupten, daß die Ausstellung den Erwartungen voll und ganz entsprechen wird. Sie will nichts anderes sein als eine Fachausstellung, die sich auf den engen Raum ihres Gebietes beschränkt. Dadurch wird zweifellos der Wert für den Schiffahrttreibenden und den Wasserbautechniker wesentlich erhöht. Alle diejenigen, die die Ausstellung besuchen wollen, mögen sich rechtzeitig auch wegen der Unterkunft und anderer Fragen an die Geschäftsstelle der Ausstellungsleitung oder an die Stadtverwaltung, Adresse des Herrn Beigeordneten Dr. Meurer-Essen, Rathaus, wenden.

Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt wird am 4. April in Essen, der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 5. April im benachbarten Duisburg eine Tagung abhalten. Auf diesen Tagungen werden neuzeitliche Probleme der Binnenschiffahrt und Wasserkraftgewinnung zur Erörterung gelangen.

Die Teilnehmer an den Tagungen werden Gelegenheit haben, die Ausstellung, sowie auch die großartigen Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen unter sachkundiger Führung zu besichtigen. So werden die Ausstellung und die Kongresse der führenden Vereinigungen alle Interessenten über die wichtigsten und modernsten Vorgänge auf dem Gebiete des Wasserbaues und der Binnenschiffahrt unterrichten und die Anteilnahme an dem notwendigen Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes in immer weitere Volkskreise tragen.

Die Wasserstände der Elbe in den Jahren 1904, 1911 und 1921.

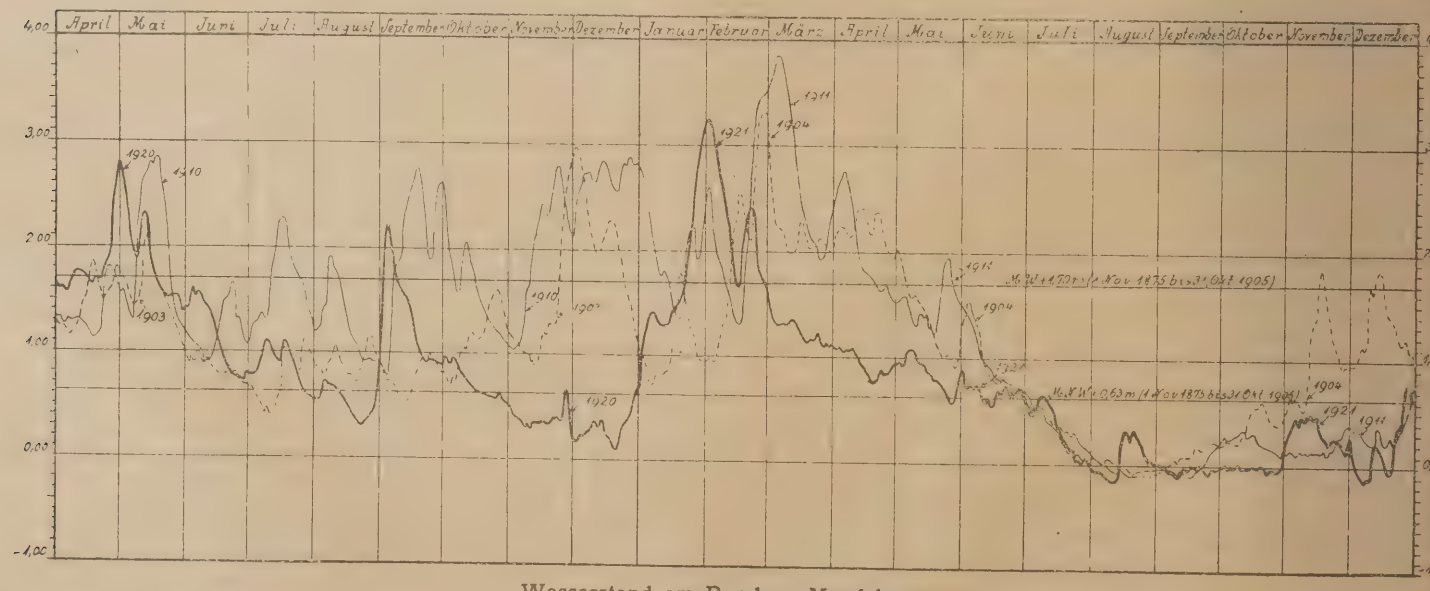
Die außerordentlich niedrigen Wasserstände der Elbe während des Jahres 1921 geben Veranlassung zu einem Vergleich mit den ähnliche Verhältnisse aufweisenden Jahren 1904 und 1911. Zu diesem Zwecke sind in der nebenstehenden Abbildung die Wasserstände am Pegel zu Magdeburg als dem für die Schiffahrt wohl bedeutendsten an der ganzen Elbe dargestellt, und zwar diejenigen des Jahres 1904 mit einer schwachgestrichelten, diejenigen des Jahres 1911 mit einer schwach ausgezogenen und diejenigen des Jahres 1921 mit einer stark ausgezogenen Linie.

Nachdem eine Hochwasserwelle gegen Ende November 1903 den Wasserstand bis annähernd + 3,0 m am Pegel (a. P.) rund 1,30 m über Mittelwasser (M. W.), das für die Abflußjahre vom 1. November 1875 bis 31. Oktober 1905 zu + 1,70 m a. P. berechnet ist, gehoben hatte, fiel er Anfangs Januar 1904 wieder bis wenig über Mittel-Niedrig-Wasser (M.N.W.), das für die gleiche Zeit zu + 0,63 m a. P. berechnet ist. Mitte Februar setzte die Frühjahrsanschwellung ein, die mit einer kurzen Welle bis auf + 3,30 m stieg, dann bis zum Anfang Mai über + 2,0 m blieb. Von diesem Zeitpunkt ab fiel der Wasserstand ziemlich gleichmäßig ständig ab und erreichte seinen Tiefstand am 29. August mit — 0,13 m a. P.; dann hob er sich allmählich wieder bis zum Ende des Abflußjahres auf M.N.W. Der November und Dezember brachte noch zwei geringe Anschwellungen, die mit ihren Spitzen nur wenig über M.W. reichten. Die Länge der Zeit, während der die Wasserstände unter M.N.W. lagen und die von Anfang Juli bis in den November hinein dauerte, sowie die außerordentlich niedrigen Wasserstände im August stempelten das Jahr 1904 zu dem bis dahin ungünstigsten für die Elbschiffahrt. Hatte doch die Schiffahrt vom 20. Juli bis 30. September — also 73 Tage lang — ihren Betrieb vollständig einstellen müssen und konnte auch dann bis Anfang November die Tragfähigkeit der Fahrzeuge nur etwa bis zu einem Drittel ausnutzen. Die niedrigsten Wasserstände dieses Jahres waren an fast allen Pegeln der Elbe die niedrigsten bis dahin überhaupt beobachteten. Und so wurden sie dem in den folgenden Jahren aufgestellten Entwurf einer Niedrigwasserregelung der Elbe, der die Schaffung einer Fahrwassertiefe unter dem niedrigsten Wasserstande von 1,10 m oberhalb der Saalemündung und 1,25 m oberhalb derselben vorsah, zugrunde gelegt.

Das Abflußjahr 1910/11 brachte zunächst im November 1910 eine bis in den Januar 1911 anhaltende, etwa bis 1 m über M.W. reichende Anschwellung, der Ende Januar eine geringere und Ende Februar die bis + 3,80 m a. P. sich hebende, aber immer noch rund 0,5 m unter M.W. bleibende Frühjahrsanschwellung folgte. Vom April ab fiel der Wasserstand, nur unterbrochen durch eine kleine Welle Ende Mai, ständig wieder bis Ende August und erreichte den gleichen Tiefstand wie 1904 (— 0,12 m a. P.). Ende September hob er sich ein klein wenig und verblieb in dieser Höhe bis zum Ende des Jahres. Die Zeit der Wasserklemme dauerte demnach annähernd zwei Monate länger als 1904. Würde man nur das Abflußjahr 1910/11 in Betracht ziehen, so würde diese Zeit fast genau so lang sein wie 1904; bei Berücksichtigung des Kalenderjahres aber, d. h. bei Hinzuziehung der beiden zu dem folgenden Abflußjahr zählenden Monaten November und Dezember, ergibt sich ein wesentlich ungünstigeres Bild. (Man ersieht hieraus, daß es bei der Beurteilung der Wasserstände mit Rücksicht auf die Schiffahrt nicht genügt, das vom 1. November bis 31. Oktober reichende Abflußjahr zugrunde zu legen, daß man vielmehr die ersten Monate des folgenden Abflußjahres so weit mit in Berücksichtigung ziehen muß, bis sie eine für die Schiffahrt günstige Hebung des Wasserstandes bringen.) Schon im Mai mußte die Tauchtiefe verringert werden; am 24. Juli folgte die Einstellung des regelmäßigen Betriebes und am 1. August die vollständige Einstellung der Schiffahrt. Von Ende September ab war es zwar möglich, mit ganz leicht beladenen Fahrzeugen die Schiffahrt im beschränkten Umfang wiederaufzunehmen, zur Einführung des regelmäßigen Betriebes kam es aber bis zum Ende des Jahres nicht wieder. So erwies sich das Jahr 1911 für die Schiffahrt als ein noch ungünstigeres wie 1904.

Das Abflußjahr 1920/21 begann mit einer Wasserklemme, die die niedrigsten Wasserstände des ganzen Kalenderjahres 1920 aufwies. Sie wurde für die Schiffahrt insofern noch besonders ungünstig, als im Anfang November Eisschwierigkeiten zu einer vorübergehenden und Anfang Dezember zu einer vollständigen Betriebseinstellung zwangen. Ende Januar 1921 folgte bereits die Winteranschwellung, die aber nur von kurzer Dauer war. Schon Anfang März fiel der Wasserstand unter M.W., sank allmählich bis Anfang Juli auf M.N.W. und dann bis Anfang August schneller und erreichte schon in der ersten Hälfte dieses Monats seinen Tiefstand mit — 0,16 m a. P., der denjenigen von 1904 noch um 4 cm übertraf. Abgesehen von zwei kurzen unbedeutenden Anschwellungen in der zweiten Hälfte des August und im November verblieb der Wasserstand ständig 10—15 cm über diesem Tiefstand und stieg dann erst, ähnlich wie 1911, Ende Dezember über M.N.W. und im Januar 1922 dann noch weiter. Die Zeitdauer der Wasserstände unter M.N.W. war ebenso lang wie 1911 (volle sechs Monate), die Dauer der niedrigsten Wasserstände aber erheblich länger. Schon während des ganzen Monats April war eine vollschiffige Raumausnutzung nicht mehr möglich, am 26. Juli mußte der regelmäßige Schiffahrtsbetrieb geschlossen werden und im August trat eine vollständige Stillegung der Schiffahrt ein, die aber nur eine Dauer von zehn Tagen hatte. Die erwähnte geringe Anschwellung im August gab Veranlassung zur Wiederaufnahme der Schiffahrt, die aber bei den bald wieder sinkenden Wasserständen mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen hatte und die Tragfähigkeit der Fahrzeuge nur in äußerst beschränktem Umfang auszunutzen vermochte. Die geringe Anschwellung im November ermöglichte die Wiederaufnahme des regelmäßigen Betriebes, das aber schon Ende des Monats auftretende Frostwetter mit starker Eisbildung führte nach kurzer Zeit zum zweitenmal seine vollständige Stillegung herbei, die bis in die zweite Hälfte des Dezember währte. Wir haben demnach das traurige Bild, daß rund volle neun Monate hindurch die Schiffahrt die Tragfähigkeit ihrer Fahrzeuge nicht voll auszunutzen in der Lage war.

Das Jahr 1921 übertraf, was die Senkung des Wasserstandes betrifft, noch das Jahr 1904 und, was die Dauer der Niedrigwasserzeit betrifft, noch 1911 und war somit, mag man es als Abfluß- oder Kalenderjahr betrachten, in jeder Hinsicht, wie schon ein flüchtiger Blick auf die Abbildung zeigt, das ungünstigste der drei behandelten Jahre und aller Jahre überhaupt für die Elbschiffahrt. Für sie kommt noch



Wasserstand am Pegel zu Magdeburg.

in Betracht, daß auch das Vorjahr 1920 schlechte Wasserstandsverhältnisse gebracht hatte, die wesentlich ungünstiger waren wie die der Jahre 1903 und 1910, von denen das letzte sogar als wasserreich angesprochen werden muß und fast ununterbrochen Vollschiffigkeit gestattet hatte.

Die folgenden Zahlen ergänzen das Gesagte. Es waren vorhanden: Wasserstände über M.W. (+ 1,70 m a. P. Magdeburg) in den Kalenderjahren 1904 an 89 Tagen, 1911 an 98 Tagen, 1921 an 34 Tagen; dagegen Wasserstände unter M.N.W. (+ 0,63 m a. P.) 1904 an 131 Tagen, 1911 an 179 Tagen und 1921 an 182 Tagen. Rechnet man die Zeit vom 1. April des Vorjahres bis zum Ende des Vergleichsjahres, so waren vorhanden in der Zeit

	Wasserstände über M. W.	Wasserstände unter M. N. W.
vom 1. 4. 1903 bis 31. 12 1904	an 132 Tagen	an 149 Tagen
„ 1 4. 1910 „ 31. 12. 1911	„ 224 „	„ 179 „
„ 1. 4. 1920 „ 31. 12. 1921	„ 72 „	„ 285 „

O. H.

Der Hansa-Kanal und die Provinz Schleswig-Holstein.

Von Handelskammersyndikus Dr. Rosehr-Kiel, Geschäftsführer des Binnenschiffahrtsvereins für Schleswig-Holstein

Man kann es als einen großen Erfolg bezeichnen, daß die Hansestädte Hamburg und Bremen sich zusammen mit den anderen Interessentenkreisen auf die mittlere Linienführung des Hansa-Kanals geeinigt haben. Für die Provinz Schleswig-Holstein, die die Entstehung und Fortführung der Projektarbeiten für die Vorläufer des Hansa-Kanals, den Bramsche-Stade-Kanal und den Hoya-Kanal, von vornherein mit größtem Interesse verfolgt hat, ist von besonderer Bedeutung, daß der Hansa-Kanal zwei Mündungsarme erhalten soll, nämlich neben dem nach Moorburg führenden Arm den Stichkanal nach Stade. Die Wahl Stades zum Ausgangspunkt des Bramsche-Stade-Kanals hatte schon vor einiger Zeit den Binnenschiffahrtsverein für Schleswig-Holstein veranlaßt, die Mitgliedschaft des Bramsche-Stade-Kanalverbandes zu erwerben, und der Plan einer Abzweigung des Hansa-Kanals bei Horneburg nach Stade bestimmt ihn auch, dem Hansa-Kanalverein jegliche in seinen Kräften stehende Förderung zuteil werden zu lassen. Dieses Interesse wird ohne weiteres verständlich, wenn man einen Blick auf die Karte wirft, ja, man kann sogar sagen, daß es nicht zu begreifen wäre, wenn die Provinz Schleswig-Holstein, die den Einfalls- und Ausfallstoren des Hansa-Kanals unmittelbar vorgelagert ist, nicht auch zur Befruchtung seines Verkehrs beitragen und in Verbindung mit ihm gebracht würde. Wohl kann man aus den in den letzten Wochen in Zeitungen und Zeitschriften veröffentlichten Skizzen den Eindruck gewinnen, daß unter Zuhilfenahme des Nordostsee-Kanals ein Binnenschiffahrtsweg quer durch die Provinz Schleswig-Holstein hindurch bis Kiel vorhanden sei. Diese Annahme ist aber trügerisch, denn die Unterelbe ist so weit abwärts nur in Ausnahmefällen für die Befahrung mit Binnenschiffen sicher zu benutzen. Infolgedessen wird in Kiel schon seit Jahrzehnten der Gedanke einer Binnenschiffahrtsverbindung mit dem deutschen Wasserstraßennetz erwogen. Der alte Plan des Geheimrats Sartori, eines früheren Vorsitzenden der Handelskammer zu Kiel, geht darauf hin, ausgehend vom Kieler Hafen unter teilweiser Benutzung des Schwentine-Laufes, quer durch die ostholsteinischen Seen hindurch den Wasserweg nach Krummesse, einem südlich von Lübeck am Elbe-Trave-Kanal gelegenen Orte, zu führen und dadurch eine Verbindung mit der Elbe und später mit dem Mittellandkanal zu schaffen. Dieser Plan wird auch neuerdings wieder verfolgt. Im Zusammenhang mit den im Nordwesten Deutschlands auftauchenden Plänen einer Verbindung der Hansestädte mit dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk ist ferner der Plan entstanden, unter Zuhilfenahme des Unterlaufes der Stör an den Nordostsee-Kanal mit einem Schiffahrtswege heranzukommen, auf dem die Binnenschiffe unter Vermeidung des weniger geeigneten Teiles der Unterelbe, der etwa zwischen der Stör-Mündung und Brunsbüttel liegt, bis nach Kiel gebracht werden können. Das Projekt dieser Verbindung zwischen Stör und Nordostsee-Kanal ist von der Stadt Kiel ausgearbeitet worden und liegt fertig vor. Zurzeit unterliegt aber die Frage, ob die Binnenschiffe von der Stör aus unter Benutzung des Elbwassers nach Stade geführt werden sollen, oder ob es sich empfiehlt, am linken oder rechten Elbufer einen Seitenkanal zu schaffen und hierdurch die Benutzung des Elbfahrwassers auf eine Kreuzung des Stroms zu beschränken, noch der Prüfung. Es liegen aber bereits eine Reihe sachverständiger Äußerungen vor, die die Befahrung des Elbstromes von der Mündung der Stör bis nach Stade, vielleicht unter Durchführung gewisser Vertiefungen der Nebenfahrwasser, als völlig unbedenklich bezeichnen, so daß mit einer befriedigenden Lösung der Anschlußfrage auf jeden Fall gerechnet werden kann.

Man vergegenwärtige sich nunmehr die Folgen einer solchen Einbeziehung der Provinz Schleswig-Holstein in das Bauprogramm des Hansa-Kanalvereins. Die überall zur Veröffentlichung gelangenden Skizzen zeigen, daß auf dem Wege über den Hansa-Kanal auch Lübeck einen günstigen Anschluß an das rheinisch-westfälische Industriegebiet gewinnen wird; nicht weniger günstig wird aber der Anschluß für Kiel bei Erfüllung der obengenannten Voraussetzungen werden. Der Weg von Horneburg nach Kiel wird keinesfalls länger, vielleicht sogar etwas kürzer werden als der Weg von Horneburg nach Lübeck. Infolgedessen wird Kiel als Ein- und Ausfallstor des Hansa-Kanals nach der Ostsee neben Lübeck treten können. Damit würde Kiel das Betätigungsfeld eröffnet, welches ihm von Natur zukommt. Es wird einmal ein bedeutender Umschlagsplatz für den Güteraustausch zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk und den nordischen Ländern werden können; außerdem aber würde durch seine Einbeziehung in das Binnenschiffahrtsnetz der große Vorteil erreicht, daß man hier mit Binnenschiffen unmittelbar an den in bedeutender Entwicklung begriffenen überseeischen Transitverkehr herankommen kann. Das Hauptziel Kiels, nach seiner Umstellung den Verteilungsverkehr von der überseeischen Großtonnage auf die Ostsee und die Konzentrierung des Ostseeverkehrs für die Verschiffungen nach Übersee, würde durch eine solche Verkettung Kiels mit den Zentren des deutschen Wirtschaftslebens eine ungeheure Stärkung erfahren und unserem gesamten deutschen Wirtschaftsleben sehr erheblichen Nutzen bringen.

Kiel wird in kürzester Zeit die Vorbedingungen für die Abwicklung seines Umschlagsverkehrs erfüllt haben. Ein Teil des Hafens in der Wik ist bereits dem Verkehr übergeben und mit Krananlagen und Schuppen versehen worden und wird weiter für Umschlagszwecke ausgebaut. Der Nordhafen am Kaiser-Wilhelm-Kanal ist im Bau begriffen, an ihm erhebt sich ein sehr leistungsfähiger Getreidesilo, und Vorrichtungen für die Lagerung und Verladung von Gütern sind in Auftrag gegeben.

Aber nicht allein die bedeutenden Entwicklungsmöglichkeiten eines überseeischen Umschlagsverkehrs in Kiel machen es dringend notwendig, in das Bauprogramm des Hansa-Kanals auch die Verbindungen nach Schleswig-Holstein einzubeziehen, sondern die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Provinz Schleswig-Holstein lassen vor allem in der letzten Zeit immer klarer erkennen, daß die Schaffung einer Binnenschiffahrtsverbindung zu den unerläßlichen Vorbedingungen ihrer gesunden Weiterentwicklung gehört. Dieses wirtschaftlich sehr vielgestaltige Land kann nur in enger Verflechtung mit anderen deutschen Wirtschaftsgebieten gedeihen. Es ist in seiner Rohstoffversorgung gänzlich abhängig von den deutschen Erzeugungsgebieten. Seine sehr bedeutende Schiffbauindustrie arbeitet mit der rheinisch-westfälischen Schwerindustrie auf das engste zusammen, seine übrigen Industrien stehen in lebhaftestem Austausch mit anderen deutschen Gebieten und seine hochentwickelte Landwirtschaft greift in ihrer Absatzorganisation weit über die Grenzen Schleswig-Holsteins hinaus. Schleswig-Holstein ist darauf angewiesen, in seinen Verkehrsverhältnissen die engste Verbindung mit dem übrigen Deutschland herzustellen. Es muß um so mehr darauf Bedacht nehmen, weil es von Natur in seiner Verbindung mit dem inneren Deutschland durch seine Grenzlage benachteiligt ist.

In den Bereich des Kanalverkehrs würden unter der Voraussetzung, daß beide zu Anfang angedeuteten Projekte zur Ausführung gelangen würden, neben Kiel die Städte Eckernförde, Rendsburg, Preetz, Plön, Eutin, Segeberg, Oldesloe, Neustadt, Burg i. D., Wilster, Itzehoe, Neumünster, möglicherweise auch weitere Städte des südlichen Teiles der Provinz wie Pinneberg, Ütersen, Elmshorn einbezogen werden. Aber auch wenn nur eines von beiden Projekten zunächst zur Ausführung gelangen kann, würde die Befruchtung des Kanalverkehrs durch die Bedürfnisse der berührten Städte eine starke Benutzung des Wasserwegs gewährleisten. Zieht man ferner die Anforderungen der Landwirtschaft in Betracht, sowohl in Hinsicht auf die Abfuhr ihrer Erzeugnisse als auch die Zufuhr von Rohstoffen und Düngemitteln, so ist ohne Zweifel der Umfang des Verkehrs, der sich aus Handel, Industrie und Landwirtschaft der Provinz heraus ergeben wird, nicht gering einzuschätzen.

So ergibt sich also eine doppelte Notwendigkeit, die Provinz Schleswig-Holstein an den Hansa-Kanal mit anzuschließen; die sehr erheblichen Entwicklungsmöglichkeiten, die der Umschlagsverkehr in Kiel in sich birgt, und das Bedürfnis der Provinz Schleswig-Holstein, durch einen Binnenschiffahrtsweg enger mit Deutschland verknüpft zu werden.

Wie notwendig es ist, daß hier etwas geschieht, hat sich in den letzten Monaten mit erschreckender Deutlichkeit gezeigt. Die Störungen im Eisenbahnverkehr, die wohl nirgends in Deutschland bedenklichere Formen angenommen haben als in Hamburg, hatten monatelang eine fast völlige Abriegelung der Provinz Schleswig-Holstein vom übrigen Deutschland zur Folge. Wenn man auch bestimmt damit rechnet, daß auf das Drängen aller maßgebenden Stellen grundlegende Änderungen in der Organisation des Eisenbahnverkehrs in der Provinz getroffen werden, so bedarf die Provinz doch auch zur Vermeidung einer Wiederholung schwerster wirtschaftlicher Schäden, wie sie in letzter Zeit eingetreten sind, neben den Eisenbahnverbindungen eines Binnenschiffahrtsweges.

Man vergesse auch nicht, daß ganz Deutschland das größte Interesse an einer starken Nordmark hat und daß die Dänen alle Anstrengungen machen, ihren Einfluß in Schleswig-Holstein zu kräftigen.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß diejenigen Kanalprojekte am aussichtsreichsten sind, die von vornherein mit sehr vielen anderen Wasserstraßen und Kanälen in Verbindung gebracht werden können. Die Befruchtung, die ihr Verkehr hierdurch erfährt, wiegt schwer bei der Beurteilung der Lebensfähigkeit eines Kanalunternehmens. Aus diesem Grunde würde es sehr erwünscht sein, wenn der Hansa-Kanalverein die Ziele des Binnenschiffahrtsvereins in Schleswig-Holstein von vornherein mit unterstützen würde. Er wird sicherlich auch im rheinisch-westfälischen Industriebezirk volles Verständnis für die Wünsche der Provinz Schleswig-Holstein finden.

Der südostpreußische Kanal.

Von Hauptmann a. D. Schoenfeld.

Ostpreußens Bedeutung und die Notwendigkeit, ihr von Reichs und Landes wegen aus wirtschaftlichen und nationalen Gründen stärker Rechnung zu tragen als bisher geschah, bildete einen Teil der Reichstagsverhandlungen in der zweiten Hälfte des Januar. Dabei kam auch die Frage des Ausbaues der Wasserstraßen dieser inselartig vereinsamten und slawenumfluteten Provinz (besser: Kolonie) zur Sprache. Die Abgeordneten Graf Kanitz und Kuno verwiesen auf die Unerläßlichkeit, Ostpreußens Handelsverkehr zu erhöhen und seine Wasserstraßen auszugestalten. Königsberg sei ohne Ausbau seines Hafens als Handelsstadt zukunftslos. Der Süden der Provinz harre dringlich der Erschließung.

Dieser Südzipfel lagert sich um die Städte Osterode und Allenstein. Die alte Bischof- und Regierungsstadt ist zwar bedeutender Eisenbahnknotenpunkt, doch nach der Wegnahme deutscher Gebiete und Schaffung des polnischen Korridorgebildes ohne die Möglichkeit der Auswirkung dieser Strecken und Stümpfe. Selbst, wenn dies der Fall wäre, so vermöchte die Eisenbahn den Verkehr nicht allein zu bewältigen. Daher war man schon in der Vorkriegszeit entschlossen, durch eine künstliche Wasserstraße die notwendige Ergänzung zu schaffen. Man beriet im preußischen Abgeordnetenhaus den Plan des Danziger Hochschulprofessors Ehlers, der einen Kanal von der Weichsel dicht unterhalb Thorn nach den masurischen Seen vorsah (zunächst längs der Thorn-Insterburger Eisenbahn bis Deutsch Eylau, dann im Bogen oberhalb Allensteins). Die damalige preußische Regierung und Volksvertretung lehnte dieses Projekt ab und das ist gut. Es war teuer und wäre 1918 in zwei gegnerische Gebietsteile zerrissen worden.

Die Notwendigkeit, durch eine Wasserstraße das Allenstein-Osteroder Wald- und Fruchtgebiet zu erschließen, indem man ihm einen Ausgang nach der See schafft und ihn an das Binnenschifffahrts-Netz der Provinz angliedert, besteht weiter. Die Lösung ist nicht so schwierig, als der Uneingeweihte annehmen sollte: Der unferne Seehafen ist Elbing. Eine Wasserstraße von dort aus in südöstlicher Richtung besteht: Der Elbing-Oberländische Kanal, der mit seinen Abzweigungen immerhin rund 200 km Länge aufweist und am Schilling-See endet. Führt man ihn in östlich-nordöstlicher Richtung über den Eissing-See bis auf den natürlichen Allensteiner Hafen (Okullsee mit Umschlage-Anlagen), so hat man zunächst einmal das gewerblich regsame Allenstein mit seinem Bahnzentrum einbezogen und kann von der wirtschaftlichen Erschließung des Südteiles der Provinz sprechen. Ihre Auswirkung würde sich für Land und Reich bald bemerkbar machen: Da die Bahn nur $^1/_6$—$^1/_{10}$ der Ausfuhrgüter zu bewegen vermag, flössen über den Seeweg gewaltige Mengen von Holz, Kartoffeln, Getreide ab. Dafür kämen die so sehr gebrauchten künstlichen Düngemittel, Industrie- und Hausbrandkohle, Saatgut herein, Ziegeleien, Sägemühlen kämen in Gang — kurz, man verspürte im Lande allgemach den sichtbaren Wiederaufbau.

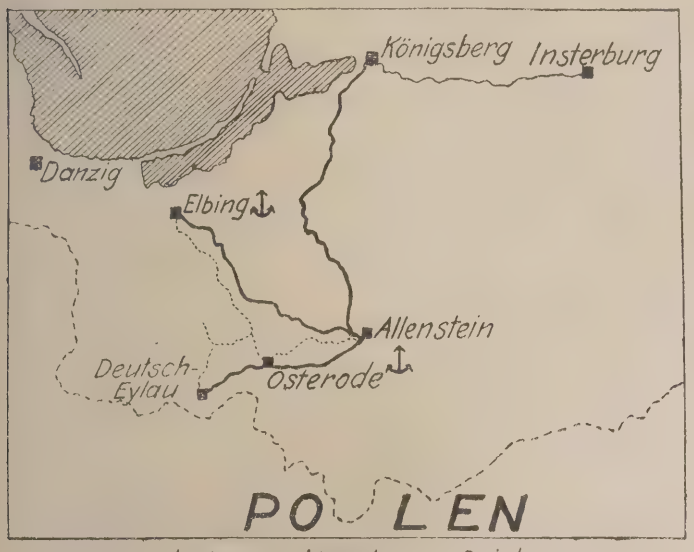
Freilich: Der jetzige Kanalstumpf ist veraltet. Er trägt nur 50 Tonnen-Fahrzeuge, die noch dazu wegen der fünf geneigten Ebenen im Zuge des Kanales auf eine besondere Weise geladen und über Land gefahren werden müssen. Heute dient der Kanal rein örtlichen Verkehrsbelangen und das noch beschränkt. An seinem Ausbau und seiner Weiterführung sind die Städte Elbing, Osterode und das sehr entwicklungsfähige Allenstein erheblich mitinteressiert. Wie auch beim Masurischen Kanal würden die oberländischen Wasserkräfte (wohl im Rahmen des Ostpreußen Werkes) kohleersparend und elektrische Energie stauend wirken und so den industriellen Bedürfnissen der drei Städte und Marienburgs mit etwa 4,3 Millionen KW-Stunden jährlich dienen. Bei diesem Stadium darf es aber keinesfalls bleiben, wie es nach den Ausführungen des Staatssekretärs Kirstein den Anschein hat. Hauptzweck ist nicht die Nebenwirkung, sondern die Herstellung der Wasserstraße als Teil eines Riesengebildes, dessen Zustandekommen ein neues Problem des Weltverkehrs und der Weltwirtschaft lösen würde: Der gewaltigen Wasserstraße Nord-Süd (Schwarzes Meer-Ostsee), die dem Ost-Südostverkehr der Zukunft unentbehrlich würde und Polen umgänge (das sonst mit der Schiffbarmachung des unteren Pissek leicht an sein vortreffliches Bug-Narew-Weichselstromnetz anzuschließen wäre).

Noch während der Besatzungs- und Vorabstimmungszeit schlossen sich zur Förderung des Elbing-Oberländischen Kanals (Ausbau und Verlängerung bis Allenstein) Handelskammern, Kommunalverbände, landwirtschaftliche und gewerbliche Berufsvertretungen im Interessengebiet des Kanals zum Südostpreußischen Kanalverein zusammen, der mit Denkschriften und Artikeln in der Reichspresse auch die weitere Öffentlichkeit auf die nationale und volkswirtschaftliche Bedeutung dieser notwendigen ostpreußischen Verkehrsstraße dauernd hinweist. Auf seine Eingabe hin beauftragte das damalige Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten das staatliche Wasserbauamt in Osterode mit den Vorarbeiten zunächst für die etwa 29 km lange Neubaustrecke bis Allenstein. Diese Vorarbeiten sind abgeschlossen für den ersten, 9 km langen Teil der Neubaustrecke: Schillingsee-Eissingsee (Erstes Drittel). Nach Auflösung des Preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ist dem Preußischen Landwirtschaftsministerium (also keinem Reichsministerium) die Verwaltung des jetzigen Kanals unterstellt worden. Noch vor Einreichung des baureifen Teilobjektes hat dieses Ministerium 20 Millionen Mark als erste Baurate für den Haushaltsplan angemeldet. Die Gesamtkosten für die Strecke Schilling-Eissingsee (Langgut) sind auf 35 Millionen Mark veranschlagt. Zur Deckung dieser Kosten will das Reichsamt für Arbeitsvermittlung namhafte Beträge aus der produktiven Erwerbslosenfürsorge beisteuern. Denn es sieht im Bau auch dieses Kanals die für dortige Verhältnisse fast einzige Möglichkeit wahrhaft nützlicher Notstandsarbeit. Die Kanalarbeiten an diesem Teil sind einfacher Natur: Das Gelände ist fast eben. Es führt nur durch Nadelwald. Da dieser Eigentum des Fiskus ist, wird auch Gewähr geboten für die Hergabe billigen Bodens zur gemeinnützigen Siedlung der Kanalarbeiter. Die große Schwierigkeit heutiger Siedelung, die neuen Kolonisten durch Arbeitserteilung existenzfähig zu machen (bezw. zu erhalten), läßt sich hier unschwer beheben. Die weiterverarbeitende Holzindustrie wartet schon lange darauf, nach Fertigstellung der Strecke bis Allenstein sich stärker im Kreise zu betätigen.

Der Kanalbau erwiese sich somit auch vaterländisch als segensreich. Denn wie die Dinge heute liegen, wandern bei dem ständig abnehmenden Verkehr auf dem alten, untauglichen Kanal, der auch den Bedürfnissen der nächsten Anlieger nicht mehr gerecht zu werden vermag, brauchbare Elemente infolge Arbeitsmangels westwärts ab. Allein die Industriestadt Gelsenkirchen zählt zu 40 v. H. ihrer Einwohnerschaft ehemalige Land- und Holzarbeiter aus dem südostpreußischen Gebiet. Was das bedeutet, mag der Hinweis (unter vielen) kurz beleuchten: Die vielfach mit ihren Familien Abgewanderten entziehen der Landwirtschaft dieses Grenzdistriktes namhafte deutsche Kräfte. Dafür strömen aus dem nahen Polnischen die billigen fremden Saisonarbeiter herein, deren Stimmenabgabe nachher über 2 v. H. für diese rückständigen landwirtschaftlichen Gebiete (da ohne den Kanalanschluß) betrug. Daraufhin macht Polen noch immer Ansprüche geltend und wühlt unter dem ahnungslosen Gesinde jener gänzlich entlegenen Gegenden. Wie ganz anders, wenn der neue Kanal jenes Hinterwäldler-Gefilde straffer an das Allensteiner Stadt- und Industriegebiet angliederte! Die Abwanderung deutscher Heimatelemente hörte allmählich auf, mit der stärker blühenden Industrie, mit Handel und Verkehr käme mehr Lust und Liebe zur Sache, also mehr deutsche Art zur Geltung — und der Pole könnte bei allem Locken und Raunen zusehen, wo er bliebe. Es gebieten also schon hohe völkische Belange, die nicht nur Provinz- sondern Reichssache sind, dringlich das Zustandekommen des Kanales, zumal wenn die unnatürliche Lage auf dem deutschen Arbeitsmarkte im Verfolg der Beschlüsse von Genua sich in ihrer grausamen Wirklichkeit ganz plötzlich entpuppen und nie gesehene Arbeitslosigkeit zur Folge haben würde.

Aber auch sonst ist der Kanal keine verlorene Kapitalsanlage. Eine soeben versandte Denkschrift des Kanalvereins weist tabellarisch überzeugend (weil vorsichtig gehalten) nach, daß sich auf dem umgestalteten und verlängerten Kanal Ein- und Ausfuhr mit rund 300 000 t die Wage halten würde. Als Ausfuhrgüter kämen namentlich die hochbegehrten Volksnahrungsmittel der Kartoffel- und Körnerfrucht in Betracht; als Industriegüter rohes und bearbeitetes Holz, Ton- und Steingutwaren. Als Einfuhrgüter: Kohle, Futtermittel für die wiesen- und weidearmen Gebiete dieser ostpreußischen Ecke; Eisenwaren, Düngemittel.

Elbing ist nach dem Wegfall Danzigs für Südostpreußen als Haupthafen das organische Abfluß- und Zuflußrohr über See. Reichliche Tabellen und Statistiken aus dem Jahre 1913 kennzeichnen die natürliche Verkehrsrichtung der südostpreußischen Bezirke, zumal mit dem zu Ostpreußen geschlagenen westpreußischen Restgebiet, die von Königsberg und Rußland weg sich westwärts wenden. Elbing, Ostpreußens zweiter, unentbehrlicher Hafen (nach vorläufigem Wegfall von Memel und Danzig) hat sich auch auf diese neue große Aufgabe bereits eingestellt und z. B. mit 4,5 Millionen Kostenaufwand Industrie-Hafenanlagen für die südostpreußische Holzindustrie geschaffen.



Der südostpreußische Kanal.

Aber erst muß der alte Kanal modernisiert und das Endstück nach Allenstein gebaut sein. Das Mißverhältnis der Kanallänge 200:1100 km der gesamten ostpreußischen Binnenwasserstraßen beleuchtet ein Vergleich der Verkehrszahlen (1913). Von 1 374 000 t aller Güter fielen auf ihn ganze 60 000 t. (Hier 5:1, dort 23:1.) Das Verhältnis verschlechtert sich von Jahr zu Jahr. Das Grundübel in diesem Zustande erblickt die Denkschrift des Kanalvereins in folgenden vier Tatsachen:

1. dem geringen Grad der Schiffbarkeit und ihrer unmodernen Linienführung (scharfe Krümmungen, niedrige Unterführungen, die fünf geneigten Ebenen) und infolgedessen
2. ihrem beschränkten Verkehrsgebiet,
3. der Langsamkeit des Verkehrs,
4. der Unwirtschaftlichkeit der kleinen Schiffsgefäße (deren peinliche Beladung soviel Arbeit und Kosten verursacht, wie die größeren, mechanisch beladenen Einheitstyps von etwa 400—500 t).

Zunächst freilich will man den alten Kanal seiner wenn auch noch so bescheidenen Tätigkeit nicht entziehen und den Neuteil in Angriff nehmen, um erst einmal das gesamte Hinterland (für den Hafen Elbing eine Bestandsfrage) zu erschließen und den Allensteiner Industriekern mit der Verkehrsader in belebende Verbindung zu bringen. So wichtig die Elektrisierung ist falls die Regierung sie analog ihren Gedankengängen dem Masurenkanal gegenüber als den wichtigeren Teil des Gesamtprojektes betrachten sollte — sie bedingt eine fast völlige Ausgestaltung auch des Kanals. Denn da das der Regierung vorliegende Projekt zur Ausnutzung der Wasserkräfte am Oberländischen Kanal mit einer verhältnismäßig großen sekundlichen Wasserabnahme an der obersten geneigten Ebene rechnet, so reichen (nach amtlichem Gutachten!) die kleinen Kanalprofile nicht aus, um bei der durch den Wasserabfluß in der Fahrrinne entstehenden Strömung die Schiffahrt — zumal bei Handtreidelbetrieb — noch zu gestatten. Man wäre daher schon bei Anlegung des Kraftwerkes genötigt, das Profil des Kanals annähernd bis zu den Ausmaßen des Masurischen Kanals zu erweitern (und zwar in fast allen seinen Teilen). Ein großer Teil der Unkosten für die Erweiterung des Kanals ist also schon in den Gesamtkosten der Elektrizitätsgewinnung enthalten und wird dort durch die Einnahmen verzinst und getilgt. Andererseits wird die Rentabilität des Kraftwerkes durch die Steigerung des Grades der Schiffbarkeit gefördert (Einrichtung eines elektrischen Treidelwerkes, Stromabnahme für eine ganz neuartige Einrichtung zur Ausschaltung der geneigten Ebenen, die für größere Schiffseinheiten bei ihrem primitiven Transportwesen ganz unbrauchbar sind).

Geh. Baurat Contag, ein Sohn Ostpreußens und auch bei diesem Kanalprojekt hervorragend mittätig, sieht eine Anlage vor, die von der Augsburg-Nürnberger Maschinenfabrik, Werk Gustavsburg, projektiert ist: Zwischen zwei Schacht-Schleusen hätte eine große geneigte Ebene mit 70 m Gefälle die Fahrzeuge in Stahltrögen talabwärts mit eigener Schwere zu befördern, während sie aufwärts mit elektrischer Kraft gezogen würden (das Hebewerk ebenfalls als Abnehmer des Kraftwerkes!). Kommen dazu noch die Kanalgebühren, so erscheint die Anlage des Kanales keine zu kostspielige und im Hinblick auf die Mittelland- oder süddeutschen Milliardenkanalpläne eine bescheidene, deren geldlicher Wert in gar keinem Verhältnis zu ihrem gewaltigen, umfassenden Nutzen stünde. Und selbst wenn in den ersten Jahren von keiner Verzinsung und Tilgung die Rede wäre — der Kanal muß bald kommen; denn seine Wirkungen sind so reichsnützlich in ethischer und materieller Hinsicht, daß ihn hinauszögern oder unter dem engen Gesichtswinkel einer gewerkschaftlich-politisch beschlossenen lokalen Notstandsarbeit von Amts wegen betrachten, an Reich und Volk und künftigen Geschlechtern sündigen hieße.

Ostpreußen und das rechte Weichselufer.

Von H. Mankowski-Danzig.

Infolge einer Interpellation über Ostpreußen, die am 21. Januar den Deutschen Reichstag beschäftigte, ist ein ostpreußisches Wirtschaftsprogramm entwickelt worden, das unbedingt ausgeführt werden soll. Auf das Ganze einzugehen, ist hier nicht der Ort. Es soll nur das östliche Weichselufer in Erwägung gezogen werden.

In Artikel 97 des Versailler Schmachfriedens hieß es: „Die verbündeten und assoziierten Hauptmächte werden Bestimmungen treffen, welche der Bevölkerung Ostpreußens zum Besten ihrer Interessen unter billigen Bedingungen den Zutritt zur Weichsel und ihre Benutzung für sich, ihre Waren oder ihre Schiffe sichert. Die Festlegung der Grenze und die näheren Anordnungen werden bindend sein." In demselben Artikel heißt es, daß die Interalliierte Kommission gleichzeitig mit dem Abstimmungsergebnis einen Vorschlag überreichen wolle „über die Linie, welche in diesem Gebiete als Grenze Ostpreußens unter Berücksichtigung des Willens der Einwohner, wie er durch die Abstimmung gezeigt ist, sowie der geographischen und wirtschaftlichen Lage angenommen werden sollte. Die verbündeten und assoziierten Mächte werden in dieser Gegend die Grenze zwischen Ostpreußen und Polen festsetzen, wobei sie Polen wenigstens voll und ganz die Kontrolle dieses Abschnittes der Weichsel einschließlich des östlichen Ufers überlassen".

Diese Kontrolle kann sich doch nur auf die Stromregelung erstrecken. Als Grenzlinie setzt Artikel 28 des Friedensvertrages die Hauptfahrrinne auf der Weichsel von der Nogat bis zur Südgrenze des Kreises Marienwerder. Für Deutschland bzw. Ostpreußen ist die Weichsel als Grenze nur auf einer Strecke von 60 km verblieben, nämlich jener Teil des Stromes, an welchem die Kreise Marienwerder, Stuhm und Marienburg die Weichsel berühren.

Aber trotz des glänzenden Abstimmungsergebnisses am 11. Juli 1920 bildet die Grenze nicht die Hauptfahrrinne der Weichsel, sondern den Polen ist das östliche Weichselufer in einer Breite von 50 m zugesprochen. Der Friedensvertrag ist also auf das schwerste verletzt, und Ostpreußen hat keinen freien Zutritt zum Strom. Die Reichsregierung hat also die Aufgabe, der Bestimmung des Friedensvertrages Geltung zu verschaffen. An Material zur Begründung wird es ihr nicht fehlen.

Als nach der Abstimmung im Juli 1920 bekannt wurde, daß die Polen am Ostufer der Weichsel einen 50 m breiten Streifen bis zur Freien Stadt Danzig haben wollten, erhoben die Weichselbewohner vom südlichsten Grenzdorfe Russenau bis Weißenburg an der Teilung der Nogat einmütigen Protest. Selbst die polnisch sprechenden Bewohner entschieden sich mit aller Macht gegen die Abtretung eines Gebietsstreifens am Ostufer der Weichsel, und in einer großen Volksversammlung wurde folgende Erklärung abgegeben:

„Das westpreußische Volk hat sich durch seine Abstimmung für den Anschluß an Ostpreußen und den für alle Zeiten

unlöslichen Zusammenhang mit dem Reich entschieden. Diese klare und fast einmütige Volksentscheidung erhält ein besonderes Gewicht durch die Artikel der deutschen Reichsverfassung, die den fremdsprachigen Volksteilen den Schutz ihrer freien volkstümlichen Entwicklung, ihrer Muttersprache und ihrer vollen Glaubens- und Gewissensfreiheit zusichern. Die wirtschaftliche und geographische Lage der an der Weichsel gelegenen Gemeinden verbieten die gewaltsame Auflösung einzelner Gemeinden aus dem natürlichen wirtschaftlichen Zusammenhang und bestehenden Reichsverband. Einig mit dem gesamten west- und ostpreußischen Abstimmungsgebiet, erklären die am 21. Juli 1920 versammelten Bewohner der Weichselniederung, daß sie auch die kleinste Gebietsabtretung an Polen als eine Vergewaltigung des von den alliierten und assoziierten Mächten feierlich verkündigten Selbstbestimmungsrechts der Völker und als eine Verletzung des Geistes des Friedensvertrages von Versailles ansehen werden."

Ebenso begründete der Deichverband der Marienwerderer Niederung den Anspruch der Weichselbewohner an das östliche Weichselufer und sandte die Eingabe vom 4. August 1920 an den Obersten Rat nach Paris: alles vergeblich; Gewalt geht vor Recht, und die Hauptmächte haben ruhig zugesehen, als das rechte Weichselufer von Deutschland in einer Breite von 50 m losgerissen wurde.

Nun ist es hohe Zeit, das Unrecht zu beseitigen. Der Versailler Vertrag muß gründlich revidiert werden, und dazu ist nun Gelegenheit. Polen hat für die Regulierung der Weichsel absolut nichts getan und die Weichselschiffahrt zu Grabe getragen. So kann es nicht weitergehen.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Die Obhuts- und Bewachungspflicht des Schiffsbesitzers.

Dem Mieter eines Schiffes, Kahnes oder Schute liegt gesetzlich die Verpflichtung zur Obhut und sorgfältigen Verwahrung des gemieteten Schiffes ob; für Schäden, die dem Vermieter des Schiffes aus einer Verletzung dieser Obhutspflicht seitens des Schiffsmieters entstehen, in letzterer dem Vermieter schadenersatzpflichtig; der Mieter haftet ferner dafür, daß der Vermieter des Schiffes das Schiff in demselben Zustande wieder zurückerhält, wie dieses bei Abschluß des Mietvertrages bestand, abgesehen von den durch den gewöhnlichen Gebrauch des vermieteten Schiffes an diesem verursachten Veränderungen.

Mit der Frage der Bewachung gemieteter Schuten bei schwerem Wetter und der hieraus eventuell sich ergebenden Schadenersatzpflicht des Mieters der Schute dem Vermieter gegenüber hatte sich das O. L. G. Hamburg in seiner Entscheidung vom 12. November 1919 zu befassen. Nach dem dieser Entscheidung zugrunde liegenden Sachverhalte hatte die beklagte Firma (die Mieterin von zwei Schuten) zwei Schuten des Klägers in Miete. Die Beklagte (Mieterin) benutzte die Schuten zu Kohlentransporten für die Gaswerke. In der Nacht vom 23. auf 24. 12. 1916 lagen diese Schuten beladen mit Kohlen unter der Obhut des Wächters H. vertäut am Liegeplatze der Gaswerke. H. hatte insgesamt vier beladene und vier unbeladene Schuten zu bewachen. Bei dem in der Nacht herrschenden äußerst schweren, aus südlicher Richtung aufgekommenen Sturm sanken beide Schuten des Klägers (des Vermieters). Sie wurden später gehoben und in beschädigtem Zustande an ihn zurückgegeben. Für den ihm so entstandenen Schaden beanspruchte der Kläger von dem Mieter Schadenersatz. Die Vorinstanz — das Landgericht — wies die Klage ab. Es ging hierbei davon aus, daß die Beklagte, weil sie außerstande gewesen sei, die Schuten — wozu sie vertraglich verpflichtet war — in unversehrtem Zustande zurückzugeben, darzulegen habe, daß die Unmöglichkeit der Rückgabe in beschädigtem Zustande auf einem von ihr nicht zu vertretenden Umstande beruhe. Es hielt den Nachweis, daß weder die Beklagte noch ihren Erfüllungsgehilfen — dem Wächter H. — ein Verschulden an dem Untergange der Schuten treffe, für erbracht. Im Gegensatz zu dieser Entscheidung sprach das O. L. G. die Klage als dem Grunde nach gerechtfertigt zu. Es erachtet in Uebereinstimmung mit dem vernommenen Sachverständigen weder den Wächter H. noch diejenige Stelle, die für die Leitung des Betriebes der Beklagten in der fraglichen Zeit verantwortlich war, für ausreichend entlastet. „H. hat", so wird in der Begründung ausgeführt, „mit dem Verholen der Schuten zu spät begonnen, nämlich erst zwischen 10 und 10½ Uhr, als der Wind derartig an Heftigkeit zunahm, daß das Wasser zeitweilig in die Schuten geworfen wurde. Das war zu spät, da bereits zwischen 7 und 8 Uhr bei der festgestellten Windgeschwindigkeit von 13,1 Meter Sturmböen aufgetreten sind. Für den Liegeplatz der klägerischen Schuten wird diese Annahme umsomehr zutreffen, als dieser an der hier bis zu 400 Meter breiten Elbe liegt. H. durfte die Möglichkeit, daß der in so kürzer Zeit so stark aufgefrischte Wind, der aus einer so ungünstigen Richtung wehte, zum Sturm ausarten könne, nicht von der Hand weisen und mit dem Verholen der Schuten nicht erst warten, bis das Wasser in die Schuten schlug und es zur Rettung zu spät war."

Ebenso wie der Mieter eines Schiffes ist auch der Frachtführer (also der Schiffseigner) für den Schaden haftbar, der den Ladungsbeteiligten (Eigentümern der Frachtstücke) aus einer nicht ordnungsmäßigen Bewachung oder Verwahrung der Schute entsteht. Das ist zutreffend von dem O. L. G. Hamburg in seiner Entscheidung vom 30. Oktober 1919 ausgesprochen worden. „Zwar ist erwiesen", so wird von dem O. L. G. hier ausgeführt, „daß die Schute ordnungsmäßig vertäut worden ist. Sie ist neben eine gleich tief beladene Schute gelegt, die wieder an einer leeren Schute festgemacht war, und an ihr vorne und hinten mit sogenannten Strohtauen, gegen deren Benutzung nichts einzuwenden ist, vertäut. Außerdem sind von der Schute vorn und hinten Drahttaue zu den Dückdalben hinübergeführt. Das ist von beiden Sachverständigen nicht beanstandet worden. Auch daraus können Bedenken nicht hergeleitet werden, daß die leere Schute, an der die beladenen vertäut waren, bei jeder Sogwirkung vorübergehender Schiffe etwas nachgeben mußte. Jedoch war hier eine besonders sorgfältige Bewachung geboten. Daran hat die Beklagte es fehlen lassen. Die Wachstation war nur mit einem Wächter, dem Wächter N., besetzt. Dieser hatte gelegentlich bis zu 50 beladene Schuten unter sich. Wieviel Schuten in der kritischen Nacht auf der Station lagen, steht nicht fest. Ueber 20 sind es sicher gewesen, denn N. hat ausgesagt, die Zahl habe zwischen 20 und 50 geschwankt. Wenn nun auch nach § 22 des Hafengesetzes für mehrere beieinander liegende beladene Hafenfahrzeuge eine gemeinsame Bewachung zulässig ist, so spricht das Gesetz doch gleichzeitig noch ausdrücklich aus, daß es sich um eine genügende gemeinsame Bewachung handeln muß, was sich ja übrigens von selbst versteht. Es genügt aber nicht, daß der Beklagte für diese von ihm im Petroleumhafen aushilfsweise eingerichtete Station nur einen Wächter bestellt hat. Wenn dort auch wenig Verkehr herrscht, so brachte bei der besonderen Art der Anlage doch schon jede Vorbeifahrt irgendeines Fahrzeuges eine nicht unerhebliche Bewegung in die Schuten, die leicht das Losreißen eines Fahrzeuges zur Folge haben konnte, und außerdem war die Station nach der Zeugenaussage offenbar stets stark belegt. Endlich hat der Sachverständige betont, daß auf solchen Stationen immer viel Arbeit ist, besonders, wenn es nötig ist, auf einer oder gar mehreren Schuten gelegentlich zu pumpen. Auf diese unzureichende Bewachung ist es zurückzuführen, daß der Hergang des Unfalles nicht mehr mit völliger Sicherheit festzustellen ist. Das steht allerdings fest, daß die Schute sich losgerissen hat, dann an dem Dückdalben festgehakt und darauf vollgelaufen ist. Leck ist sie nicht gewesen. Anders läßt sich das Sinken daher nicht erklären. Nicht völlig aufgeklärt ist aber, wie die Schute sich losgerissen hat. Vielleicht ist das auf einen Zusammenstoß zurückzuführen. Wahrscheinlicher ist, daß die Vertäuung sich infolge der durch Sog hervorgerufenen Bewegung der Schuten von selbst gelöst hat. Beide Vorgänge hätten ebenso wie das Vollaufen der Schute, das doch in wenigen Minuten vor sich geht, bei hinreichender Bewachung bemerkt werden müssen. Wäre das Losreißen rechtzeitig beobachtet, hätte sich aller Wahrscheinlichkeit nach das Vollaufen u. Sinken der Schuten auch noch vermeiden lassen. Jedenfalls hat hiernach der Beklagte seiner Exculpationspflicht nicht genügt. Demnach ist der Klageanspruch dem Grunde nach berechtigt. Eine Beschränkung der Haftung des Beklagten gemäß § 4 Ziffer 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes kommt nicht in Frage, da es sich nicht um einen Schaden handelt, der auf das Verhalten einer Person der Schiffsbesatzung zurückzuführen ist. (§ 4 Ziffer 2 B. Sch. G. bestimmt, daß der Schiffseigner nicht persönlich haftet, sondern nur mit Schiff und Fracht, wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von ihm abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht.) Vielmehr haftet der Beklagte persönlich, da er nicht bewiesen hat, daß ihn selbst kein Verschulden in bezug auf die Organisation seines Betriebes trifft."

Im übrigen kann für Schäden, die durch Schiffe oder Schuten verursacht werden, eine Haftung des Schiffseigners auch nach den allgemeinen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über die Schadenersatzpflicht aus unerlaubten Handlungen (§§ 823 ff. BGB) gegeben sein. Dieser Grundsatz ist von dem O. L. G. Hamburg in seiner Entscheidung vom 27. 2. 1920 zutreffend hervorgehoben worden. Bei dem dieser Entscheidung zugrunde liegenden Sachverhalt hatte die beklagte Reederei (Schiffseigner) für die Altonaer Wasser-

werke den Transport von Kohlen übernommen. Dieser vollzog sich in der Weise, daß die Beklagte (Reederei) die mit Kohlen beladenen Schuten an die Brücke der Altonaer Wasserwerke legte. Diese entlöschte die Schuten selbst und benachrichtigte von dem Leerwerden derselben die Beklagte, die dann für die Abholung der Schuten durch ihre Dampfer sorgte. Am 27. 11. 1917 war wieder eine Schute der Beklagten entlöscht worden. Diese lag mit zwei Kokostauen an den Pfählen vertäut parallel zur Brücke. In der Nacht vom 24. auf 25. November riß sich bei sehr starkem Winde und Wellengang die Schute los und wurde in das in der Nähe am Elbufer befindliche Gewese der Klägerin, auf dem diese ein Taucher- und Bergungsgeschäft betreibt, hineingetrieben. Nach der Behauptung der Klägerin hat sie hierbei das auf ihrem Gewese befindliche Bollwerk erheblich beschädigt; für Instandsetzungsarbeiten verlangte die Klägerin mit der Klage einen Betrag von 1500 Mark. Am anderen Tage ließ die Beklagte ihre Schute durch ihren Schlepper „Walter" abschleppen. Dieser hatte nach Darstellung der Klägerin hierbei eine der Klägerin gehörige Schute, die unter Wasser lag, überfahren, so daß diese auseinanderbrach und ihre Teile wegtrieben. Als Ersatz für diese Schute forderte Klägerin deren angeblichen Wert von 500 Mark. Das Oberlandesgericht erklärte die Klage für gerechtfertigt und sprach beide Beträge der Klägerin zu. Zur Begründung wird in dem Urteil ausgeführt:

„Die Beklagte kann die Verantwortlichkeit für den durch ihre Schute dem klägerischen Bollwerk zugefügten Schaden nicht ablehnen. Sie haftet dafür als Eignerin der Schute gemäß § 823 BGB auf Grund der Regel des bürgerlichen Rechtes, daß jeder für Beschädigungen, die durch die ihm gehörigen Gegenstände verursacht sind, insoweit aufzukommen hat, als er sie bei billiger Rücksichtnahme auf die Interessen des anderen hätte vermeiden müssen. Solche Rücksichtnahme hat die Beklagte in mehrfacher Hinsicht schuldhaft außer acht gelassen. Zunächst in bezug auf die Art der Befestigung der Schute an der Brücke des Altonaer Wasserwerkes. Die Vertäuung bezeichnet der Sachverständige als ungenügend. Mit Anker und Ankerkette war aber die Schute der Beklagten nicht ausgerüstet. Wenn sie sich darauf beruft, daß Schuten auf der Unterelbe nicht mit Ankergeschirr ausgerüstet zu sein pflegen, so entlastet sie das nicht. Sie handelte schon dann fahrlässig, wenn sie die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht ließ. Beschränkte sie sich auf solche Maßnahmen, die zwar im allgemeinen im Verkehr beobachtet zu werden pflegen, die aber dem Grade der Sorgfalt, wie ihn der Verkehr erfordert, nicht genügten, so handelte sie fahrlässig. Beklagte mußte aber — darin tritt das Gericht dem Sachverständigen bei — damit rechnen, daß die von ihr gewählte Art der Schutenbefestigung sich bei Eintritt stürmischer Witterung als völlig unzureichend erweisen werde, und daß sie, wenn die Schute sich losriß, für das Eigentum eines anderen zu einer Gefahr werden könne. Dies hat der Verlauf der Ereignisse gezeigt. Die gefährliche Lage der Schute hätte die Beklagte veranlassen müssen, das zur Sicherung der Schute Erforderliche zu tun. Dazu brauchte sie nur einen sachkundigen Mann hinauszusenden und ihm aufzutragen, die für die Sicherheit der Schute erforderlichen Vorkehrungen zu treffen. Statt dessen hat sie sich tagelang um die Schute nicht gekümmert und sie, trotz des zunehmenden Sturmes und trotzdem sie sich der Mangelhaftigkeit der Befestigung der Schute und der daraus drohenden Gefahren bewußt sein mußte, ohne jede Obhut liegen lassen. Auch dadurch hat sie die durch die Erfordernisse des Verkehrs gebotene Rücksichtnahme auf die Interessen Dritter verletzt. Diese ihre Fahrlässigkeit hat den am Bollwerke der Klägerin entstandenen Schaden verursacht. Bezüglich der zweiten Schadenersatzforderung hat die Beweisaufnahme klar ergeben, daß der Verlust der klägerischen Schute auf ein fahrlässiges Navigieren des Schlepperführers der Beklagten zurückzuführen ist. Dieser ist von der Klägerin mehrfach gewarnt worden, die Schute abzuschleppen. Nach der glaubwürdigen Aussage des Zeugen H. hat dieser ausdrücklich auf die unter dem Wasser befindliche Schute, über die die Schute beim Abschleppen nicht hinwegkönne, hingewiesen. Wenn der Schlepperführer der Beklagten dieser Warnung ungeachtet die Abschleppung der Schute, so wie geschehen, vornahm, dann hat er die klägerische Schute fahrlässig beschädigt. Dafür haftet die Beklagte. Die Beschädigung der Schute hat zu ihrem völligen Verlust geführt; Beklagte muß daher deren vollen Wert ersetzen."

Bemerkenswert bezüglich der behandelten Fälle ist, daß bei Bergung einer solchen in Gefahr befindlichen Schute durch ein anderes Schiff für das bergende Schiff die Bestimmung des § 93 B. Sch. G. über den Bergelohn vielfach zur Anwendung kommen wird. Nach dieser Bestimmung hat der Berger einen Anspruch auf Bergelohn, wenn von ihm ein in Gefahr befindliches, von der Schiffsbesatzung verlassenes Schiff oder aus einem solchen, vom Untergange unmittelbar bedrohten Schiff die Ladung ganz oder teilweise geborgen wird. (Wird, abgesehen von diesen Fällen, ein Schiff oder dessen Ladung aus einer Schiffsgefahr durch die Hilfe dritter Personen gerettet, so haben diese Anspruch auf Hilfslohn.) Ein Fall dieser Art lag der Entscheidung des O. L. G. Hamburg vom 22. 1. 1920 zugrunde. „Der Schlepper der Klägerin", so wird in dieser Entscheidung ausgeführt, „hat der beklagteschen Schute in einer Gefahr, die sich dadurch kennzeichnete, daß ohne das Eingreifen des Dampferführers eine erhebliche Beschädigung der Schute und ihrer Ladung zu erwarten war, wirksame Hilfe geleistet und dadurch einen Anspruch auf Hilfslohn erworben. Zuerst hat der klägerische Führer Mewes am Abend des 24. November 1917 gegen 9 Uhr in etwa einstündiger Arbeit die Schute, deren Ankerkette nicht gehalten hatte, und die infolgedessen bei dem herrschenden Sturm von ihrem Ankerplatz weg auf einen Stak geraten war, durch Hinübergehen der Ankerkette und Losziehen abgeschleppt und sie hierdurch vor einer starken Haverie bewahrt." Im zweiten Falle, der sich einige Stunden später in der Nacht zutrug, hatte der Führer die Schute, die infolge unzulänglicher Verankerung wieder abgetrieben und auf eine Wiese, von der sie sich durch eigene Kraft nicht hatte befreien können, geraten war, losgeschleppt und hierdurch ein völliges Festgeraten der Schute, kostspielige Abgrabungsarbeiten sowie hinsichtlich der Ladung entstehende hohe Bergungskosten verhütet. Aber auch darin, daß der Schleppdampfer sich, weil der Anker der Schute nicht hielt und daher erneut die Gefahr ihres Abtreibens bei dem fortdauernden Sturm bestand, längsseits der Schute legte und die ganze Nacht über sowie den ganzen folgenden Tag bis 5 Uhr nachmittags vor 30 Faden Kette vor Anker liegend und die Maschine mit halber Kraft gehen lassend das beklagte Fahrzeug gehalten hat, muß eine Tätigkeit erblickt werden, für die ein Hilfslohn gefordert werden kann. Dabei kommt es nicht darauf an und bedarf es nicht des Beweises, ob das Ankergeschirr der Schute in Ordnung war. Dieser Umstand ist ohne Bedeutung für die Frage nach dem Vorliegen einer Schiffahrtsgefahr. Mag das Ankergeschirr auch in Ordnung gewesen sein, so beweist doch das wiederholte Abtreiben vom Ankerplatze, daß, wenigstens solange der Sturm andauerte, der Anker der Schute nicht imstande war, diese sicher zu halten. Es bestand daher für sie fortdauernd die Gefahr, wegzutreiben und zu stranden oder andere Beschädigungen zu erleiden. Es ist zwar richtig, daß der Schlepper, der zunächst alles zu leisten hat, was zur Beförderung des geschleppten Schiffes erforderlich ist, daneben ebenfalls auf Grund des Schleppvertrages verpflichtet ist, dem geschleppten Schiffe, falls dasselbe von einem Unfall betroffen wird, der nicht die weitere Ausführung des Schleppvertrages überhaupt unmöglich macht, nach Möglichkeit Hilfe zu leisten, wogegen er, sofern seine Dienste besonderer Art sind, Anspruch auf den entsprechenden Lohn hat (R. G. Bd. 46, S. 205, 206). Wenn daher im vorliegenden Falle, wo der Schlepper die Schute aus der Gefahr, wegzutreiben und dabei zu Schaden zu kommen, durch seine vielstündige Tätigkeit gerettet hat, die Voraussetzungen des § 93 B. Sch. G. gegeben waren, so wurde der Anspruch auf Hilfslohn bei der besonderen, die bedungenen normalen Funktionen eines Schleppers überschreitenden Art der geleisteten Dienste nicht dadurch ausgeschlossen, daß der Schlepper auch auf Grund des Schleppvertrages die ihm anvertraute Schute nicht einfach ihrem Schicksal überlassen durfte, sondern ihr zu Hilfe kommen mußte."

Gemäß § 94 B. Sch. G. wird die Höhe des Berge- oder Hilfslohnes in Ermangelung einer Vereinbarung unter Berücksichtigung der Umstände des Falles durch das Gericht nach billigem Ermessen festgesetzt. Der Berge- und Hilfslohn umfaßt zugleich die Vergütung für die Aufwendungen, welche zum Zwecke des Bergens und Rettens geschehen sind. Nicht darin sind enthalten die Kosten und Gebühren der Behörden, die Kosten für die Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen oder geretteten Gegenstände, sowie die auf diesen ruhenden Zölle und sonstigen Abgaben. Bei der Bestimmung des Betrages des Berge- oder Hilfslohnes kommen insbesondere in Anschlag: der bewiesene Eifer, die verwendete Zeit, die geleisteten Dienste, die geschehenen Aufwendungen, die Zahl der tätig gewesenen Personen, die Gefahr, welcher dieselben ihrer Person, ihre Fahrzeuge oder ihre Geräte ausgesetzt haben, sowie die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat, und der nach Abzug der Kosten verbliebene Wert derselben.

In der vorerwähnten Entscheidung wird in dieser Beziehung folgendes ausgeführt: Bei der Berechnung des Hilfslohnes schließt sich das Gericht den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dormien an, ohne daß ein Anlaß gegeben wäre, ein weiteres Gutachten einzuziehen. Geht man hiernach davon aus, daß der Wert der Schute 13 500 M., der Wert der Ladung 23 877,77 M. betrug, und erwägt man ferner, daß der Schiffer Mewes sowie sein Maschinist, der die Maschine andauernd im Gange gehalten hat, während eines Zeitraumes von annähernd 20 Stunden bei heftigem Sturme einen außerordentlichen Eifer gezeigt haben, daß die geleisteten Dienste viel Umsicht, Energie und Anstrengung erfordert haben, daß allein schon das 15 stündige Arbeiten der Maschine (nach dem zweiten Abtreiben) eine beträchtliche Aufwendung darstellt, daß der Schlepper bei den Abschleppungsarbeiten selbst die Gefahr des Strandens, Schraubenverlustes oder sonstiger Havarie lief, und daß

die Schute und deren Ladung wiederholt vor einer großen Gefahr bewahrt worden sind, so erscheint für die gesamte Hilfstätigkeit der geforderte Lohn von 1500 M. durchaus angemessen.

Auf Berge- und Hilfslohn hat gemäß § 96 B. Sch. G. keinen Anspruch, wer seine Dienste aufgedrungen, insbesondere wer ohne Erlaubnis des anwesenden Schiffers das Schiff betreten hat, wer von den geborgenen Gegenständen dem Schiffer, dem Eigentümer oder der zuständigen Behörde nicht sofort Anzeige gemacht hat. Schließlich bestimmt dann noch der § 97 B. Sch. G., daß wegen der Bergungs- und Hilfskosten, einschließlich des Berge- und Hilfslohnes, dem Gläubiger im Falle der Rettung des Schiffes die Rechte der Schiffsgläubiger und im Falle der Rettung von Gütern ein Pfandrecht an diesen zusteht. Geborgene Gegenstände können bis zur Sicherheitsleistung zurückbehalten werden. Dadurch wird der Berger der anderen Partei gegenüber in eine günstigere Rechtsposition gebracht, insofern er die Herausgabe der geretteten Gegenstände von der gleichzeitigen Begleichung des Bergelohnes abhängig machen kann.

Für den Fall des Eisganges auf Flüssen bemerkenswert ist die Entscheidung des O. L. G. Hamburg vom 30. Oktober 1919. Nach dieser Entscheidung ist für das Zusammenstoßen zweier hintereinander fahrender Eisbrecher bei starkem Eisgange auf der Elbe der in der Fahrtrinne des ersteren nachfolgende Dampfer haftbar, wenn er nicht genügenden Abstand gehalten hat.

Dr. Werneburg,
Rechtsanwalt, Berlin-Schöneberg.

Das beiderseitige Verschulden beim Schiffszusammmenstoß und die Bemessung des Schadenersatzes.

In seiner grundsätzlichen Entscheidung vom 26. 11. 21 (Aktenzeichen I 153/21) führt der I. Zivilsenat des Reichsgerichts aus:

Im § 737 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches war bestimmt, daß, wenn der Zusammenstoß von Schiffen „durch beiderseitiges Verschulden" herbeigeführt ist, ein Anspruch auf Ersatz des dem einen oder anderen oder beiden Schiffen zugefügten Schadens nicht stattfinde. Von dieser Vorschrift ist aber das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 ausdrücklich abgewichen, indem es im § 735 Abs. 2 in seiner für den hier fraglichen Streitfall maßgeblichen Fassung vorschreibt: „Ist der Zusammenstoß durch beiderseitiges Verschulden herbeigeführt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Zusammenstoß vorwiegend von Personen der einen oder anderen Besatzung verursacht worden ist." Diese Vorschrift lehnt sich bewußt an die wörtlich nahezu gleichlautende und auf denselben Grundsätzen beruhende Bestimmung im BGB § 254 Abs. 1 an. Danach hängt bei einem für den Zusammenstoß ursächlichen beiderseitigen Verschulden die Verteilung des Schadens von dem nach freien richterlichen Ermessen zu beurteilenden Umständen ab. Wenn dabei vom Gesetz der Umstand, inwieweit der Zusammenstoß vorwiegend von Personen der einen oder anderen Schiffsbesatzung verursacht und verschuldet ist, ausdrücklich hervorgehoben ist, so ist dies nur im Hinblick auf die besondere Wichtigkeit und Häufigkeit gerade dieses Umstandes geschehen und nicht etwa um den selteneren, aber auch möglichen Umstand, daß beide Teile den Zusammenstoß in gleichem Maße verursacht und verschuldet haben, als Verteilungsfaktor völlig auszuschließen. Vielmehr hat in dem letzteren Fall jeder Teil die Hälfte des dem anderen Teil erwachsenen Schadens zu ersetzen und die Hälfte des eigenen Schadens selbst zu tragen, wie solches auch im § 736 Abs. 1 Satz 2 HGB in der Fassung vom 7. Januar 1913 ausdrücklich betont ist, ohne daß etwa dabei zu diesem Punkte das bisherige Recht geändert werden sollte. Eine Kompensierung des beiderseitigen Verschuldens würde in einem derartigen Falle regelmäßig zu einem ganz unbilligen Resultat führen, da meistens der Schaden auf beiden Seiten verschieden ist und alsdann durch eine solche Kompensation trotz gleichen Maßes von Ursache und Schuld auf beiden Seiten der eine Teil schwerer geschädigt bliebe als der andere. Auch würde es widersinnig sein — was besonders bei nur einseitigem Schaden hervortritt —, wenn der Geschädigte bei vorwiegendem ursächlichen Verschulden auf seiner Seite immerhin noch einen (wenn auch nur geringen) Teil seines Schadens nach HGB § 735 Abs. 2 (alte Fassung) ersetzt erhalten könnte, während er bei gleichgroßem ursächlichen Verschulden auf Seiten des Schädigers und Beschädigten leer ausgehen müßte.

Kleine Mitteilungen*)

a) Allgemeines.

Sitzung der Tarifkommission. Am 6. 1. 22 verhandelte die Tarifkommission des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt über die in der am 13. 1. 22 stattgefundenen Sitzung des Reichseisenbahnrates zu stellenden Anträge. Die Beschlüsse wurden in folgender Weise zusammengefaßt und formuliert:

Der Reichseisenbahnrat beschließt, daß der Herr Reichsverkehrsminister unverzüglich die Prüfung folgender Anträge veranlaßt:

I. Bei dem Bestreben nach einem organischen Ausbau des Staffelsystems zur Vermeidung der anzuerkennenden volkswirtschaftlichen Nachteile ist für den Verkehr mit den Binnenumschlagshäfen ein Ausgleichtarif zu schaffen. Dieser Ausgleichtarif soll derartig aufgebaut werden, daß bei dem Durchlaufen der ersten 100 Kilometer der tonnenkilometrischen Einheitssatz für die Zonen 300—900 Kilometer in Ansatz gebracht wird. Für die folgenden Zonen verbleibt es dann bei den geltenden Anstoßtarifen. Dieser Ausgleichtarif soll zur Anwendung kommen für solche Güter, die nach vorausgegangenem Binnenwassertransport an einem Umschlagsplatz auf die Eisenbahn oder nach vorausgegangenem Bahntransport an einem Binnenumschlagsplatz auf den Wasserweg übergehen.

Anträge auf Schutzmaßnahmen für besondere Verhältnisse einzelner Wasserstraßen bleiben vorbehalten.

II. Die Eisenbahnverwaltung verzichtet im Umschlagsverkehr ab Binnenschiffahrts-Umschlagsplätzen auf die vorgesehene Staffelung. Sie berechnet für diese Anschlußstrecken Einheitsfrachtsätze, die sich aus dem Durchschnitt der vorgeschlagenen Bahnfrachten ergeben, falls die durchlaufende Wasserstrecke der Anschlußstrecke zugezählt wird.

Als Tarifeinheit für diesen Kohlenausgleichtarif wird ein Satz von 3 Pfennigen pro 100 Kilo, in dem die Abfertigungsgebühr als eingeschlossen gilt, ohne weitere Staffelung beantragt.

III. Die seitens der Eisenbahnverwaltung auf den 1. 2. 22 beabsichtigte Neuregelung der Nebengebühren bedarf in verschiedener Hinsicht der Änderung. Vor allem ist die geplante Erhöhung der Ortsfrachten, Bahnhofsgebühren, Umstellgebühren, Stellgebühren innerhalb der Hafengebiete usw. angesichts ihrer weittragenden Bedeutung und der Unmöglichkeit, in der Kürze der Zeit eine sachliche Prüfung vorzunehmen, unbedingt zurückzustellen.

Sitzung des Reichseisenbahnrates. In der am 13. 1. stattgefundenen Sitzung des Reichseisenbahnrates wurde die Binnenschiffahrt vertreten durch die Herren Kommerzienrat G. Stinnes-Mülheim, Direktor Thielecke-Breslau und Dr. Schmitz-Duisburg. Die der Binnenschiffahrt zuerkannten Plätze waren demnach vollständig besetzt. Der Gang und das Resultat der Verhandlungen geht aus folgendem Bericht hervor:

„Dr. Schmitz brachte den in der Tarifkommission in Hannover am 6. 1. 22 gefaßten Beschluß im Benehmen mit den Binnenschiffahrtsvertretern und einigen Vertretern der Industrie ein, stellte aber diesem Antrage eine allgemeine Konstatierung (1. Teil des Antrages) voran, der besagte, daß die Eisenbahntarifpolitik die gesunden Entwicklungsmöglichkeiten der Wasserstraßen zu fördern habe. Im übrigen enthielt der Antrag die Fassung, wie in Hannover beschlossen, abgesehen von unwesentlichen redaktionellen Änderungen. Dieser Antrag bezog sich im ersten Absatz auf die Ausgleichtarife, im zweiten auf die Frage der Nebengebühren.

Der Vorsitzende, Herr Staatssekretär Stieler, erklärte, daß er gegen den Antrag auch in seiner Gesamtheit gar kein Bedenken habe, zumal er bereits in der Einleitung auf die mannigfachen Anregungen zur Erstellung von Ausgleichtarifen für die Binnenhäfen ausdrücklich hingewiesen und die Bereitwilligkeit des Verkehrsministeriums erklärt hatte, diese Anträge beschleunigt zu prüfen und ihnen nach Möglichkeit stattzugeben.

Die Abstimmung erfolgte in einer Weise, die mehrfach Heiterkeit erregte. So wurde der erste Absatz des Antrages, obwohl die Vertreter des Verkehrsministeriums ihm zustimmten, abgelehnt. — Dies hing offenbar mit der nicht glücklich gewählten Abstimmungsart zusammen. Über den zweiten Absatz wurde, da der Vorsitzende ihm im Namen des Verkehrsministeriums von vornherein zustimmte, auf eine Abstimmung verzichtet, so daß dieser Antrag als angenommen betrachtet werden darf. Über den dritten Absatz wurde ausdrücklich abgestimmt und durch Gegenprobe die Annahme des Antrages mit überwiegender Mehrheit festgestellt.

Daraus geht hervor, daß bei der Sitzung des Eisenbahnrates das Vorgehen der Binnenschiffahrt, in dankenswerter Weise unterstützt durch die Industrie- und Handelskreise, namentlich Südwestdeutschlands, im wesentlichen erfolgreich war. Während der Aussprache hatten auch die Vertreter der Regierungen von Baden, Bayern, Württemberg, Hessen und Sachsen eine

*) Infolge des Februar-Streiks und der hierdurch verursachten Verzögerung in der Berichterstattung und Störung im Druckbetriebe konnte ein Teil der Kleinen Mitteilungen erst verspätet aufgenommen werden. Die Schriftleitung.

Erklärung abgegeben, die auf das Nachdrücklichste den Standpunkt der deutschen Binnenschiffahrt unterstützt.

Zur weiteren praktischen Verfolgung der Bestrebungen des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt kommt es nun darauf an, daß die Zusage des Vorsitzenden des Reichseisenbahnrates, des Herrn Staatssekretärs Stieler, die Wünsche betreffend Ausgleichtarife für die Binnenhäfen nunmehr unter Hinzuziehung von Sachverständigen beschleunigt ausgenutzt wird. Zu diesem Zweck ist notwendig, daß sowohl der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt wie auch die angeschlossenen Körperschaften unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die in der Sitzung des Eisenbahnrates gegebene Zusage in unmittelbaren Anträgen an das Verkehrsministerium die sofortigen Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium über die Durchführung der Ausgleichtarife beantragen.

Im Anschluß an die Sitzung des Eisenbahnrates haben die Herren Kommerzienrat G. Stinnes und Dr. Schmitz mit Herrn Staatssekretär Dr. Kirschstein als Chef der Wasserstraßenabteilung u. a auch die Eisenbahntariffrage besprochen, weil an der Sitzung des Eisenbahnrates infolge Erkrankung der Tarifdezernent der Wasserstraßenabteilung leider nicht teilgenommen hatte, die Wasserstraßenabteilung aber nunmehr wiederum ihrerseits die Bestrebungen der Binnenschiffahrt im Verkehrsministerium gegenüber der Tarifabteilung unbedingt tatkräftig unterstützen muß, namentlich bei den zugesagten Beratungen über die Durchführung der Ausgleichtarife. Herr Staatssekretär Dr. Kirschstein dankte für die Unterrichtung und erklärte sich zur Unterstützung durchaus bereit."

Reichswirtschaftsrat. Der vorläufige Reichswirtschaftsrat hat folgende Entschließung Dr. Schmitz betreffend Eisenbahntariffrage nach einstimmiger Annahme durch den Verkehrsausschuß dem Herrn Reichsverkehrsminister übersandt:

„Der Verkehrsausschuß erkennt als notwendig an, daß neben den zurzeit zur Erörterung stehenden Maßnahmen zwecks organisatorischer Änderung der deutschen Eisenbahnen sofort die Frage der ausreichenden Regelung der Eisenbahntarife geprüft wird. Die am 1. 11. in Kraft getretene Erhöhung der Tarife um 30 Prozent nimmt in der Hauptsache lediglich Rücksicht auf die bis zum Herbstanfang eingetretene allgemeine Preiserhöhung. Für die absehbare nächste Zukunft ist eine weitere nicht unerhebliche allgemeine Preissteigerung bestimmt zu erwarten. Daraus ergeben sich weitere ganz erhebliche finanzielle Anforderungen an die Eisenbahnverwaltung.

Als Richtlinie für die Prüfung der Tariffrage stellt der Verkehrsausschuß den Grundsatz auf, daß seitens der Eisenbahnverwaltung für die Zukunft die Anpassung der Einnahmen an die Selbstkostensteigerung wesentlich schneller und vollständig durchgeführt wird.

Angesichts der tiefgreifenden Wirkung der Anpassung der Eisenbahntarife an die allgemeinen Preisverhältnisse auf das gesamte Wirtschaftsleben ist die sofortige Einberufung der zur Mitarbeit heranzuziehenden Reichseisenbahnräte geboten und für eine beschleunigte Arbeitsweise dieser Beiräte Sorge zu tragen."

Reichswasserstraßenbeirat. In der am 2. und 3. Dezember 1921 stattgefundenen ersten Sitzung des vorläufigen Reichswasserstraßenbeirates war ein Ausschuß zu dem Zwecke eingesetzt worden, um den Entwurf einer Verordnung über die Bildung von Wasserstraßenbeiräten im einzelnen durchzuberaten. Außer dem jetzt eben fertiggestellten amtlichen Protokoll über die Sitzung am 2. und 3. 12. 21, in welchem die damals gegebenen allgemeinen Richtlinien zu dem Entwurf niedergelegt sind, wird den Mitgliedern dieses Ausschusses jetzt eine Zusammenstellung der seither beim Reichsverkehrsminister schriftlich eingegangenen Wünsche und Anträge auf Abänderung und Ergänzung zugehen, um als Grundlage zu einer später stattfindenden Sitzung zu dienen. Die 24 Mitglieder dieses Ausschusses sind folgende Herren:

1. **Binnenschiffahrt** (7 Vertreter): Dir. Barkemeyer-Bremen, Dir. Engberding-Münster i. W., Dir. Engel-Magdeburg, Schiffseigner Krusch-Rattwitz (Kr. Ohlau), Rechtsanwalt Lindeck-Mannheim, Kommerzienrat G. Stinnes-Mülheim a. d. Ruhr, Dir. Vortisch-Berlin.

2. **Seeschiffahrt** (1 Vertreter): Dir. Huldermann-Hamburg.

3. **Hafenstädte** (4 Vertreter): Oberbürgermeister Dr. Belian-Eilenburg, Gemeindevorsteher Dr. Berthold-Diemitz (Prov. Sachsen), Oberbürgermeister Böß-Berlin, Oberbürgermeiter Dr. Külb-Mainz.

4. **Handel und Industrie** (4 Vertreter): Geh. Kommerzienrat Arnhold-Berlin, Geh. Hofrat Dr. Bruckmann-Heilbronn, Geh. Hofrat Held-Regensburg, Bergassessor v. Löwenstein-Essen a. d. R.

5. **Landwirtschaft** (2 Vertreter): Freiherr v. Pfetten-Ramspau bei Regentauf (Oberpfalz), Rittergutsbesitzer Freiherr von Wangenheim-Wake-Eldenburg bei Lenzen.

6. **Arbeitnehmer** (6 Vertreter): Baurat Altmayer-Karlsruhe, Verbandsvorsitzender Brune-Berlin-Wilmersdorf, Verbandssekretär Groß-Stuttgart, Abt.-Leiter Rudolph-Berlin-Karlshorst, Redakteur Umbreit-Berlin, Stadtrat Wittmaack-Magdeburg.

Vertretung der Binnenschiffahrt in den Bezirkseisenbahnräten. Im Anschluß an eine in dem Entwurf einer Verordnung zur Bildung von Wasserstraßenbeiräten enthaltenen Bestimmung wurde vom Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt folgende Eingabe an das Reichsverkehrsministerium gemacht:

„In § 4 des Entwurfes der Verordnung betreffend Beiräte für die Reichswasserstraßen ist vorgesehen, daß jedem Bezirkswasserstraßenbeirat ein Vertreter der Reichseisenbahnverwaltung angehören soll. Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hält diesen Vorschlag mit Rücksicht auf das wünschenswerte Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Binnenschiffahrt für durchaus zweckmäßig, da für die Gestaltung der Vorschriften der Reichsverfassung über die Wasserstraßen der enge Zusammenhang zwischen der Eisenbahn und den Wasserstraßen in erster Linie maßgebend war. Zwischen beiden besteht ein Verhältnis gegenseitiger Abhängigkeit. Sie sind in ihrer wirtschaftlichen Betätigung eng miteinander verbunden. Der Entwurf der Verordnung sieht daher mit Recht bei jedem Wasserstraßenbeirat einen Vertreter der Reichseisenbahnverwaltung vor. Entsprechend muß jedoch aus Gerechtigkeits- und Zweckmäßigkeitsgründen in Frage kommen, in die Eisenbahnbeiräte Vertreter der Binnenschiffahrt zu entsenden. Eine solche parallele Bestimmung ist in dem Entwurf der Verordnung über die Eisenbahnräte aber leider nicht vorhanden, vielmehr ist lediglich die Vertretung der Binnenschiffahrt im Reichseisenbahnrat vorgesehen.

Zur Begründung darf nun zunächst darauf hingewiesen werden, daß die dem Reichseisenbahnrat zugehenden Vorlagen über die Eisenbahntarife in den Bezirkseisenbahnräten eine Vorprüfung erfahren, wobei festgestellt werden muß, welche Wirkung die Einführung von Tarifänderungen auf den Wasserstraßenverkehr haben und welche Anträge mit Rücksicht auf diesen Verkehr zu den Eisenbahntarifvorlagen zu stellen sind.

Ferner dürfte es im verkehrspolitischen Interesse liegen, wenn durch Mitheranziehung der Binnenschiffahrt in die die Eisenbahnverwaltung beratenden Körperschaften spätere Beschwerden und Differenzen vermieden werden, wie sie vielleicht in vielen Fällen dadurch entstanden sind, daß kein Vertreter der Binnenschiffahrt in dem betreffenden Bezirkseisenbahnratskollegium vorhanden war, der die eventuellen Schädigungen der Binnenschiffahrt durch diese oder jene Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung darzustellen in der Lage war. Selbst dort, wo gewisse Interessenkollisionen vorlagen, wie es naturgemäß bei konkurrierenden Verkehrswegen der Fall sein kann, würde durch die rechtzeitige Heranziehung der Binnenschiffahrt ein Ausgleich der Interessen viel leichter möglich sein und jene Mittellinie gefunden werden können, die nicht nur den Schiffahrtskreisen, sondern auch den Handelskreisen genehm wäre.

Auch ist kein Grund abzusehen, aus dem die Binnenschiffahrt von den Beratungen über Eisenbahnangelegenheiten auszuschließen wäre, da diese Fragen gewöhnlich in der Öffentlichkeit erörtert oder nachträglich durch entsprechende Publikationen zur Veröffentlichung gebracht werden.

Wie für die Eisenbahn ein besonderes Interesse vorhanden ist, über die Binnenschiffahrtsfragen genau unterrichtet zu sein, so ist es auch ein Bedürfnis für die Binnenschiffahrt, Maßnahmen und Pläne der Eisenbahnverwaltung rechtzeitig kennen zu lernen. Einerseits wird es ihr dadurch ermöglicht, gegenüber Tarifmaßnahmen rechtzeitig Stellung zu nehmen und rechtzeitig Vorkehrungen zur Förderung ihres eigenen Verkehrs zu treffen. Sodann aber dürfte es auch im Interesse der äußersten Förderung beider Verkehrswege wünschenswert sein, wenn die Eisenbahnverwaltung von den Interessen und Wünschen der Binnenschiffahrt rechtzeitig Kenntnis erhielte, um dadurch sicherer den richtigen Weg für eine dem allgemeinen Wohl dienende Tarifpolitik einschlagen zu können.

Der Reichsausschuß glaubt daher, daß es im Interesse der gesamten Verkehrspolitik liegen würde, sowie daß allen Binnenschiffahrtstreibenden durch eine Vertretung in den Bezirkseisenbahnräten in hohem Maße gedient werden würde, wenn noch im jetzigen Stadium der Verhandlungen über den Entwurf der Eisenbahnräte Euer Exzellenz dafür eintreten würden, daß die Fachkörperschaften der Binnenschiffahrt in die für ihr Gebiet zustehenden Bezirkseisenbahnräte ebenfalls Vertreter zu entsenden hätten.

Sollte es wider Erwarten bei dem augenblicklichen Stand der Verhandlungen über die Eisenbahnräte nicht mehr möglich sein, die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in den Entwurf vorzunehmen, so bittet der Reichsausschuß sehr ergebenst um Mitteilung darüber, wie etwa dem Antrag auf dem Verordnungswege stattgegeben werden könnte."

Hypothekenschuldner-Schutzverband. In der Zeit zwischen dem 24. und 26. Januar 1922 fanden eingehende Verhandlungen zwischen dem Vorstand des Schuldner-Schutzverbandes, der Regierung und mit den Vertretern der holländischen Banken statt. Über das Ergebnis der Verhandlungen werden die Vertreter der holländischen Banken nochmals mit den Aufsichtsräten ihrer Banken verhandeln und darüber umgehende Mitteilung geben. Sodann wird eine Hauptversammlung einberufen werden, wo über die Resultate dieser Verhandlungen berichtet und wo zu diesen Stellung genommen werden muß.

Reichsverband des deutschen Transportgewerbes. Der Reichsverband hat seine Geschäfte aufgenommen. Allen Regierungen des Reiches und der Länder, den parlamentarischen Körperschaften, den Zentralverbänden, sowie der Presse ist hiervon Mitteilung zugegangen. Die Geschäftsräume befinden sich am Weidendamm 1 a in Berlin, Fernsprechanschluß Zentrum 9520-27.

Am 9. März wird in Heidelberg eine Vorstands- und Mitgliederversammlung abgehalten werden. Verhandlungslokal Stadthalle, Vorstandssitzung 11 Uhr vormittags, Mitgliederversammlung 1 Uhr nachmittags. Für 3 Uhr ist ein gemeinschaftliches Mittagessen in Aussicht genommen. Tagesordnung wird noch mitgeteilt. Die Vertreter des Reichsausschusses werden rechtzeitig auf diesen Termin hingewiesen.

Überführung von Schiffsneubauten von den Werften zum Überführungsort. Am 14. 1. 22 fand eine Sitzung der zur Bearbeitung dieser Frage eingesetzten Kommission in Hamburg statt. Der Gang und das Ergebnis dieser Verhandlungen geht aus nachfolgendem Protokoll hervor:

Die durch die vorstehend verzeichneten Herren vertretenen Firmen gelten als die führenden Reedereien für ihr Stromgebiet und schließen den Vertrag mit der Regierung mit der Verpflichtung, die Reedereien ihrer Stromgebiete durch Unterverträge zu beteiligen. Herr Rotermund macht für seine Firma einen Vorbehalt wegen des inzwischen beim Reichsausschuß für den Wiederaufbau der Handelsflotte eingegangenen Einspruchs, welcher die allgemeine Verfrachtungsstelle Duisburg zwischenschalten und anscheinend den Rhenania-Konzern mit der Ausführung betrauen will unter Gewinnbeteiligung aller Reedereien, die in der allgemeinen Verfrachtungsstelle vereinigt sind.

Dieser Vorbehalt wird von den Anwesenden zur Kenntnis genommen, kann aber die Verhandlungen nicht aufhalten.

Als ständigen Vertreter der Reedereien beim Reichsausschuß f. d. W. d. H. präsentieren die Reedereivertreter Herrn Kapitän z. S. a. D. Jacobs, der sich für sich und durch seine Firma, Bugsier-Reederei- und Bergungs-A.-G., zur Verfügung stellt.

Grundsätzlich wird vereinbart, daß zwischen der Reichsregierung und den führenden Reedereien zunächst ein gemeinsamer Mantelvertrag geschlossen wird, und weiterhin ein Spezialvertrag mit jeder Reederei für das betreffende Stromgebiet.

Die führenden Reedereien werden unverzüglich dem Reichsausschuß f. d. W. d. H. ihre Schleppbedingungen einsenden. Der Reichsausschuß wird unverzüglich die Verträge ausarbeiten und den führenden Reedereien zur Prüfung und Beratung mit den übrigen Beteiligten der Stromgebiete einsenden.

In etwa 8—10 Tagen nach Erhalt dieser Vertragsentwürfe soll eine weitere Zusammenkunft stattfinden, und zwar in Berlin, wenn grundsätzliche Bedenken nicht geltend gemacht werden, sonst in Hamburg.

Es wird vorgeschlagen, dem Gegenkontrahenten der Reichsregierung für das Überführungsgeschäft den Namen „Reederei-Kommission für Binnenschiffsüberführung" beizulegen und Herrn Kapitän z. S. a. D. Jacobs als Beauftragten dieser Kommission zu bezeichnen.

Im Auftrage der Kommission gez. M ö r c k.

NB. Inzwischen ist der Einspruch des Rhenania-Konzerns zurückgezogen worden und wird derselbe also damit als vertragsschließende Gesellschaft für den Rhein zu gelten haben.

Eisenbahntariffrage. Bevor die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums in der Frage der vom Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt in der am 15. 11. 21 vorgelegten Denkschrift über die Einführung von Ausgleichtarifen im Wasserumschlagsverkehr endgültig Stellung nimmt, beabsichtigt dieselbe mit den Interessenten und amtlichen Stellen den ganzen Fragenkomplex durchzubehandeln. Auf den 6. 2. 22 war zunächst eine Sitzung für die westlichen Stromgebiete unter Hinzuziehung der Rheinstrombauverwaltung, der Kanalbaudirektion Essen und der Regierungen der Rheinuferstaaten anberaumt, welche aber infolge des Verkehrsstreiks verschoben werden mußte und nunmehr am 20. Februar 1922 in Duisburg für Rhein, Weser und westdeutsche Kanäle stattgefunden hat. Das Verkehrsministerium beabsichtigt, eine ähnliche Aussprache für die östlichen Stromgebiete baldigst anzuberaumen. Zwecks Einheitlichkeit der Haltung der Binnenschiffahrt ist zu der ersten Besprechung in Duisburg schon die gesamte Tarifkommission des Reichsausschusses eingeladen worden.

In weiterem Verfolg der genannten Zusagen seitens der Eisenbahnverwaltung die Ausgleichtarife betreffend wird in nächster Zeit eine eingehende Aussprache zwischen Vertretern der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt über diesen Gegenstand erfolgen.

Eisenwirtschaftsbund. In Nr. 117 des Reichsgesetzblattes vom 23. 12. 21 ist eine Verordnung vom 15. 12. 21 betreffend Änderung der Verordnung zur Regelung der Eisenwirtschaft vom 1. 4. 20 enthalten. Der für die Binnenschiffahrt in Betracht kommende Artikel II, § 5 b lautet:

„statt: 1 Mitglied für den deutschen Schiffbau vom Reichsausschuß für den Wiederaufbau der Handelsflotte (im Benehmen mit dem Vereine deutscher Schiffswerften und vom Wirtschaftsausschuß der deutschen Reederei)."

„1 Mitglied für den deutschen Schiffbau gemeinsam vom Wirtschaftsausschuß der deutschen Werften im Benehmen mit dem Vereine deutscher Flußschiffswerften und vom Reichsausschusse der deutschen Binnenschiffahrt."

Diesen neuesten Bestimmungen entsprechend ist die Vertretung des deutschen Schiffbaues und der Schiffahrt in folgender Weise geregelt worden: Der Verwaltungsrat des Wirtschaftsausschusses der deutschen Reederei hat beschlossen, 1. der Benennung des ihm vom Wirtschaftsausschuß der deutschen Werften vorgeschlagenen Herrn Direktor Paul Stahl, Vulkanwerke, Hamburg und Stettin A.-G., Hamburg, als Vertreter des Schiffbaues im Eisenwirtschaftsbund zuzustimmen, 2. die Zustimmung des Reichsausschusses dafür zu erbitten, daß als Stellvertreter Herr Geh. Regierungsrat Dr. Schwarzkopf-Berlin W 66, Leipziger Straße 5, benannt werde. Dieser Benennung ist durch den Reichsausschuß zugestimmt worden, und beide oben genannte Vertreter sind verpflichtet, die Interessen der Binnenschiffahrt mit wahrzunehmen. Beide Herren werden über die in den Kreisen der Binnenschiffahrt vorliegenden Wünsche laufend unterrichtet werden, wie diese naturgemäß auch entsprechend den Verhandlungsberichten über die Vorgänge im Eisenwirtschaftsbund laufend Mitteilung geben werden. Da das Interesse, das die See- und Binnenschiffahrt in der vorliegenden Frage verbindet, ein im allgemeinen gleichliegendes ist, dürfte eine derartige Behandlung für zweckmäßig erachtet werden.

Binnenschiffahrtsstatistik. Nach einer zwischen dem Reichsverkehrsministerium und der Kommission für Statistik des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt erfolgten Aussprache über die schwebenden Fragen nahm das Plenum des Reichsausschusses in der Weise Stellung, daß das Verkehrsministerium gebeten werden solle, zunächst direkt mit den Körperschaften der einzelnen Stromgebiete zu verhandeln. Unter dem 3. 2. teilt nunmehr das Reichsverkehrsministerium mit, daß es beabsichtigt, die weitere Prüfung hinsichtlich Umfang und Form der statistischen Erhebungen des Reichsverkehrsministeriums über den Wasserstraßenverkehr mit den Körperschaften der einzelnen Stromgebiete vorzunehmen.

Neuregelung der örtlichen Bestimmungen und Gebühren der deutschen Reichsbahn. Die örtlichen Bestimmungen und Gebühren (Ortsfracht, Bahnhofsgebühr, Umstellgebühr, Überführgebühr, Rückholungsgebühr, Anschlußgebühr) sollen für das ganze Reichsbahngebiet nach einheitlichen Gesichtspunkten festgesetzt werden. Die Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe hat mit einem amtlichen Arbeitsausschuß eine Denkschrift mit dem Entwurf von Richtlinien für diese Neuregelung aufgestellt.

Angesichts der Bedeutung dieser Richtlinien für die für die örtlichen Verkehrsverhältnisse und der mit ihrer Einführung verbundenen finanziellen Belastung für die Verkehrsbeteiligten haben die Herren Kommerzienrat G. Stinnes-Mülheim und Dr. W. Schmitz-Duisburg in der Sitzung des vorläufigen Reichseisenbahnrates am 13. v. M. folgenden Antrag gestellt:

„Die seitens der Eisenbahnverwaltung auf den 1. 2. 1922 beabsichtigte Neuregelung der Nebengebühren bedarf in verschiedener Hinsicht der Änderung. Vor allem ist die geplante Erhöhung der Nebengebühren angesichts ihrer weittragenden Bedeutung und der Unmöglichkeit, in der Kürze der Zeit eine sachliche Prüfung vorzunehmen, unbedingt zurückzustellen."

Dieser Antrag wurde vom vorläufigen Reichseisenbahnrat einstimmig angenommen. Der Vorsitzende, Herr Staatssekretär Stieler, erklärte darauf jedoch für das Reichsverkehrsministerium, daß er die Zurückstellung der geplanten Neuregelung nicht in Aussicht stellen könne, doch solle eine Prüfung der örtlichen Verhältnisse stattfinden mit der Maßgabe, mit ministerieller Genehmigung gegebenenfalls örtlich Ausnahmen von der allgemeinen Regelung zuzulassen.

Der Reichsausschuß gestattet sich, hiervon Kenntnis zu geben und weist namentlich auf die Interessen aller Hafenanlieger hin, für die es darauf ankommt, die Neuregelung unter dem Gesichtspunkt der besonderen Verhältnisse eines jeden Platzes eingehend zu prüfen und Anträge auf Bewilligung von Ausnahmen bei den zuständigen Eisenbahndirektionen zu stellen. Der Reichsausschuß empfiehlt daher seinen Mitgliedern, die Bearbeitung dieser Anträge durch Einsetzung von Kommissionen unverzüglich im Benehmen mit den örtlich zuständigen Stellen (Handelskammer, Hafenverwaltung, Hafenbetriebsverein, Spediteurverband) in die Wege zu leiten. Als Material dazu ist die oben erwähnte Denkschrift bei dem Rhein-Verlag Duisburg zum Selbstkostenpreis von 12 Mark zu beziehen.

Es empfiehlt sich auch, wegen dieser Arbeiten mit den Dezernenten der zuständigen Eisenbahndirektion in Verbindung zu treten.

II. Soweit sich bei der Bearbeitung Anträge von nicht örtlicher, sondern allgemeiner Bedeutung ergeben, wird gebeten, die dem Reichsausschuß nebst Begründung baldigst zwecks Verfolgung beim Reichsverkehrsministerium in dreifacher Ausfertigung mitzuteilen.

Vom Reichsverkehrsministerium ist beantragt worden, seinerseits die Eisenbahndirektionen mit der unverzüglichen Feststellung der örtlich notwendigen Ausnahmen zu beauftragen und dabei im engsten Benehmen mit den örtlich zuständigen Körperschaften vorzugehen.

Zum Regierungsentwurf von Richtlinien für die Festsetzung von Entschädigungen für Binnenschiffe aus Anlaß der Durchführung des Friedensvertrages. (Binnenschiffahrtsentschädigungsrichtlinien.)

I.

Die Binnenschiffahrtsentschädigungsrichtlinien sehen eine Entschädigung des Schiffseigners, dem sein Schiff entzogen wird, in Höhe des sechsfachen Friedenswertes vor. Wenn die auf dem Fahrzeug haftenden dinglichen Rechte, für die der Eigentümer als persönlicher Schuldner haftet, den sechsfachen Friedenswert übersteigen, kann die Entschädigung bis zum 15 fachen Friedenswert erhöht werden, jedoch nur in Form eines Darlehns an den Schiffseigner seitens des Reiches, über dessen Verzinsung und Rückzahlung der Finanz- und Wiederaufbauminister Bestimmungen treffen werden. Für die Regelung der auf dem Fahrzeug haftenden Schiffspfandrechte holländischer Gläubiger werden besondere Bestimmungen noch erlassen. Die Auszahlung der Entschädigung erfolgt bis zum Gesamtbetrage von 60 000 Mark in bar. Für die Restbeträge sind Schuldurkunden des Reiches auszustellen nach noch zu erlassenden Bestimmungen. Zu Neubauzwecken kann in besonderen Fällen (Einzelschiffe) ein Neubaudarlehen gegeben werden.

Wenn man berücksichtigt, daß heute ein Schiffsneubau das fünfzigfache des Friedenspreises kostet, wird man zu dem Schluß kommen, daß diese Entschädigung selbst unter billiger Berücksichtigung der Notlage des Reiches nicht als „angemessen", wie das „Gesetz zur Durchführung des Friedensvertrages" vorschreibt, angesprochen werden kann. Die Binnenschiffahrt bringt mit der Schiffsabgabe ein schweres Opfer für die Allgemeinheit. Wenn auch die Finanzlage des Reiches eine volle Entschädigung nicht gestattet, so darf doch mit Fug und Recht verlangt werden, daß die Binnenschiffahrt nicht schlechter gestellt wird als alle übrigen aus Kriegsgründen Entschädigungsberechtigten.

Das Liquidationsgesetz, das alle Entschädigungen aus dem Enteignungsgesetz und dem Friedensvertrage außer denen für die See- und Binnenschiffahrt regeln soll, liegt im Entwurf vor. See- und Binnenschiffahrt hat man herausgehoben, um ihren im volkswirtschaftlichen Interesse dringend erforderlichen Wiederaufbau durch Sonderbestimmungen zu erleichtern. Wie schlecht der Binnenschiffahrt diese Sonderbehandlung bekommt, zeige folgendes Beispiel:

Ein Schiff von 1000 To. mit einem Friedensbauwert von 60 Mark pro Tonne sei zugrunde gelegt. Sein Wert bei Kriegsbeginn soll mit 50 000 Mark angenommen werden.

Die Binnenschiffahrtsentschädigungsrichtlinien sehen den sechsfachen Friedenswert, also 300 000 Mark, vor, von denen 60 000 Mark in bar, der Rest in Schuldurkunden des Reiches gezahlt werden.

Das Liquidationsschädengesetz dagegen sieht folgende Regelung vor. Es geht von der Gutschrift auf Reparationskonto aus, rechnet diese zum Tageskurs in Mark um (höchstens der vierzigfache Betrag) und vermindert die so errechneten Entschädigungssummen um eine gestaffelte Entschädigungssteuer. Die Frage der Gutschrift für abgelieferte Binnenschiffe ist noch in den ersten Anfängen, ein Tageskurs läßt sich also noch nicht festlegen. Es kann aber mit einem Kurse gerechnet werden, der den zulässigen Höchstbetrag erreicht (1 Pfund Sterling = 800 Mark). Nimmt man, um nur nicht zu hoch zu schätzen, die Gutschrift einer Tonne mit 1,5 englische Pfund im Durchschnitt an, so errechnet sich die Entschädigungssumme auf 1200 Mark die Tonne oder 1 200 000 Mark für das 1000-Tonnen-Schiff. Von dieser Summe wird die Entschädigungssteuer nach Steuerklasse XII (1200:50 = 24facher Friedenswert) im Betrage von 498 000 Mark abgezogen, so daß ein Betrag von 702 000 Mark übrig bleibt. Diese Summe wird ausgezahlt mit 60 000 Mark in bar, 428 000 Mark in 5prozentigen Schatzwechseln des Reiches und 232 000 Mark unverzinslichen Schuldverschreibungen des Reiches. Die Entschädigungssteuer kommt in Fortfall bei „Entschädigungen, die für die Entziehung von notwendigen Gebrauchsgegenständen der Berufsausübung gewährt werden, sofern ein entsprechender Beruf wieder aufgenommen wird". Hierunter wären, bei der Übertragung auf die Binnenschiffahrt, die Einzelschiffer zu verstehen. Sie würden den ungekürzten Betrag von 1 200 000 Mark erhalten, und zwar zu 60 000 Mark in bar, 580 000 Mark in Schatzwechseln und 560 000 Mark in Schuldverschreibungen. Selbst wenn man die Schatzwechsel mit einem Kurswert von nur 80 Prozent und die Schuldverschreibungen mit nur 30 Prozent in Anrechnung stellt, ergibt sich eine wesentliche Besserstellung der Binnenschiffahrt nach dem Liquidationsschädengesetz als nach den Binnenschiffahrtsentschädigungsrichtlinien.

Beckert.

(Fortsetzung folgt.)

Die Beschickung der Mitteldeutschen Ausstellung 1922 Magdeburg. Dank der Unterstützung, die die Miama, die große Ausstellung des Wiederaufbaues, in allen Kreisen gefunden hat, ist der Erfolg der vom Juni bis September 1922 einschließlich stattfindenden Ausstellung für Siedelung, Sozialfürsorge und Arbeit (Handel, Industrie und Gewerbe) jetzt bereits gesichert. Über 180 Korporationen und Verbände, davon nahezu 40 Handelskammern, hatten sich zur weitgehendsten Förderung bereit erklärt und haben dies getan. Ministerien und hervorragende Wirtschaftspolitiker haben das Ausstellungsprogramm als mustergültig für die Wiederaufbauarbeit in Deutschland anerkannt und dementsprechend ihre Lokalbehörden auf die Beschickung aufmerksam gemacht.

Nach allen Vorzeichen verspricht die Ausstellung einen sehr guten Verlauf und eine Veranstaltung von hohem, sozialen Wert zu werden. In zahlreicher Menge sind Anmeldungen für Kongresse und Tagungen von Verbänden während der Ausstellung eingegangen, wofür geräumige Vortragshallen mit den modernsten Projektionseinrichtungen, wie auch kleinere Sitzungszimmer in ausreichender Weise auf dem Ausstellungsgelände zur Verfügung stehen werden. Ferner haben führende Männer der Wissenschaft ihre Zusagen zur Abhaltung einer Reihe interessanter und belehrender Vorträge gegeben. Die bisherige Beschickung der Ausstellung ist entsprechend ihrer Bedeutung eine ganz außerordentlich rege und zufriedenstellende.

Um den einzelnen Fachausstellungen alle Interessentenkreise zuzuführen, ist während des Verlaufs der Ausstellung eine Reihe von größeren wissenschaftlichen, künstlerischen und sportlichen Veranstaltungen und Wochen geplant. Vorgesehen sind zunächst:

Wochen für Baugewerbe, Siedelungswesen, Hygiene- und Sozialfürsorge, Betriebstechnik, Landwirtschaft, Bergbau, und Hüttenbetrieb, Gas- und Wasserwirtschaft, Elektrotechnik, Chemie, Verkehr und Schiffahrt, Kunst, Reklame, Sport, Spiel u. a. Durch diese Veranstaltungen sowie durch das vorzügliche Anschauungsmaterial der Ausstellung selbst ist allen Interessentenkreisen Gelegenheit gegeben, die ihr Gebiet betreffenden Fragen in erschöpfender Weise zu behandeln.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Die Ausnutzung der oberrheinischen Wasserkräfte. Vom 30. Januar bis 1. Februar tagte in Freiburg eine badisch-schweizerische Kommission, um die technischen, wirtschaftlichen und verwaltungsrechtlichen Bedingungen zu beraten, die an den Bau weiterer Kraftwerke am Oberrhein zwischen Basel und dem Bodensee geknüpft werden sollen. Die Beratungen ergaben weitgehende Übereinstimmung der beiderseitigen Auffassungen und lassen, wie amtlich mitgeteilt wird, eine baldige Einigung erhoffen, so daß in absehbarer Zeit mit der Genehmigung der vorliegenden Gesuche für mehrere Staustufen auf der badisch-schweizerischen Rheinstrecke gerechnet werden kann. Die Erbauung dieser Kraftwerke bildet die notwendige Voraussetzung für die Erreichung eines weiteren Zieles: der Schiffbarmachung des Oberrheins bis zum Bodensee.

Die Fertigstellung des Lippeseitenkanals. Wie so manches vor dem Kriege begonnene Werk, ist auch der Lippe-Seitenkanal auf der Strecke Hamm (Westf.)—Lippstadt ein Opfer des Krieges infolge Arbeitermangels geworden und auch nach dem Kriege sind die Arbeiten an ihm nicht wieder aufgenommen worden. Zwischen jener Zeit und heute liegt vor allem der Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen auf das Reich, der in § 16 bestimmt, daß die von den Ländern begonnenen Bauten an den übergehenden Wasserstraßen fortzuführen sind, soweit das Bedürfnis in unveränderter Weise fortbesteht und nicht Rücksichten auf die wirtschaftliche Lage des Reiches entgegenstehen. Der Verein für Schiffbarmachung der Lippe hat nunmehr bei den zuständigen Ministerien eine Denkschrift eingebracht, in der er darauf hinweist, daß zwar die finanzielle Lage des Reiches sehr schlecht sein mag, daß aber die wirtschaftliche Notwendigkeit des Ausbaues des Lippeseitenkanals derartig stark ist, daß die Bedenken, die sich etwa aus einer im Augenblick schwierigen finanziellen Lage des Reiches ergeben, garnicht in Frage kommen. Zum Beweise hierfür wird ein umfangreiches statistisches Material beigebracht, das sich natürlich wesentlich auf den Umschlag in den Häfen Lippstadt und Hovestadt-Soest stützt. Danach ergibt sich folgendes: Der Hafen Lippstadt steigert seine Einfuhr, die 1913 592 800 t betrug auf 603 000 t im Jahre 1921, seine Ausfuhr von 543 300 t auf 623 000 t im gleichen Zeitraum. Dabei ist zu bedenken, daß aus bekannten weltwirtschaftlichen Gründen die Einfuhr einer ganzen Anzahl von Produkten, wie z. B. von nordischem Hölzern, stark zurückgegangen ist. (1913 : 6000 t, 1921 : 600 t.) Bei dem Hafen Hovestadt-Soest liegen die genauen Zahlen nicht vor; es handelt sich bei den Ziffern für 1921 um Schätzungsziffern. Es betrug danach die gesamte Ein- und Ausfuhr 1921 1 340 000 t gegenüber 577 000 t im Jahre 1913, was einer Steigerung um etwa 132 Prozent gleichkommt. Die industrielle Bedeutung des Kanalhinterlandes ist durch diese Ziffern bereits genügend dargetan.

Nun sollte aber der Kanal nach den 1905 ausgearbeiteten Plänen seine Bedeutung durchaus nicht nur für die Industrie

haben, sondern auch der Landwirtschaft dienen, die bei dem unregulierten Wasserstand der Lippe unter jedem Hochwasser stark leidet. Auf der Strecke Lippstadt-Hamm befinden sich etwa 1800 ha Wiesenland. Wird auf dieser Fläche auch nur die halbe Ernte vernichtet, so ergibt sich daraus ein Verlust von mehr als 2 500 000 Mark. Der Kanal würde hier Abhilfe schaffen. Außerdem würde es in Zeiten der Trockenheit möglich sein, weite Wiesenflächen — die Fläche, bei der man dies für ohne Kosten möglich hält, schätzt man auf 140 ha — aus den höher liegenden Kanalhaltungen zu bewässern.

Die ganze Anlage befindet sich zudem in einem Stadium, in dem es volkswirtschaftlich ohne Zweifel ein Fehler wäre, wenn man sie liegen lassen wollte. Bewilligt waren ursprünglich 15 Mill. Mark an Herstellungskosten, eine Summe, die 1913 auf 21,5 Mill. Mark erhöht wurde, und von der bisher 9 Mill. Mark verbraucht sind.

Von dem nötigen Grund und Boden sind bereits erworben 55 Prozent, für den Erwerb gesichert 24 Prozent, so daß noch ein Rest von 21 Prozent übrig bleibt. Der Bauzustand ist der, daß die Verlegung des Lippe auf 37 Prozent, das Kanalbett mit 19,3 Prozent, der Bau von Kraftwerken mit 40 Prozent, von Brücken mit 50 Prozent in der Vollendungsliste aufgeführt sind. Es erscheint gerade heute, wo man Milliardenprojekte ausführt, verfehlt, solche verhältnismäßig kleinen, aber doch für einen engen Bezirk sehr wichtigen Pläne nicht auszuführen, zumal nachdem man schon mehr als 50 Prozent der Arbeit auf sie verwandt hat.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 22. Februar. Im Industriebezirk setzte zu Beginn der Berichtswoche Tauwetter ein, das auch bis jetzt angehalten hat. Der Witterungsumschlag trat aber im nördlichen Teil des Dortmund-Ems-Kanals erst in den letzten Tagen ein. Während das Schleppamt im engeren Industriebezirk in den letzten Tagen bemüht war, durch Herstellen einer Fahrrinne den Schiffsbetrieb zum Teil wieder aufnehmen zu können, wird der Verkehr vom Ruhrbezirk zur Nordsee noch einige Zeit ruhen müssen. Bis zum Freitag der Berichtswoche war die Verbindung zwischen den Schleusen 1—4 und am Sonnabend bis Schleuse 7 und von dort mit dem Rhein wieder hergestellt. Der Kohlenversand zum Westen konnte von den Häfen zwischen Schleuse 1—4 bzw. 1—7 in beschränktem Maße wieder aufgenommen werden. Die Monopolschlepper setzten die Arbeiten in östlicher Richtung fort, so daß in den ersten Tagen dieser Woche eine Verbindung zwischen Schleuse 1—7 nach Hamm, nach Dortmund und vielleicht auch nach Münster und weiter nordwärts möglich wird. Da das Eis ziemlich stark ist, so wird voraussichtlich der Verkehr vorerst nur in einer Richtung und mit geringem Anhang möglich sein. Der Durchgangsverkehr vom Industriebezirk zur Nordsee dürfte in der laufenden Woche kaum eröffnet werden; man rechnet mit Anfang März. Die Verbindung zwischen den westdeutschen Kanälen zur Weser und nach Hannover wird voraussichtlich auch in dieser Woche aufgenommen werden. Die in Emden angekommenen schwedischen Erze sind teilweise mit der Eisenbahn fortgeschafft worden. Da aber die Wagengestellung ebenso wie bei den Zechen im Ruhrbezirk nicht genügte, so sind einige Erzdampfer über Rotterdam und den Rhein umgeleitet worden. Die in Emden mit Erz beladenen Kanalkähne warten auf Wiedereröffnung der Schiffahrt.

Der Kohlenversand über den Wasserweg wird, wenn auch anfangs in beschränktem Maße, im Nahverkehr und vielleicht auch zur Weser und nach Hannover in den ersten Tagen wieder aufgenommen. Der Andrang beladener Kähne wird nach dieser Sperre an den einzelnen Schleusen, besonders aber an Schleuse 7, groß sein. In der ersten Zeit wird sich wahrscheinlich bis zur Regelung des Umlaufs wieder ein Mangel an Leerraum bemerkbar machen. Die Nachfrage der Zechen nach Leerraum infolge des Wagenmangels ist in der ersten Zeit nach längerer Sperre groß. Es wäre zu wünschen, wenn sie diesmal recht lange anhielte.

Die Lohnfrage auf den Kanälen ist durch Schlichtungsverhandlung geregelt. Neue Verhandlungen zwischen Verfrachtern und Reedern zur weiteren Festsetzung der Erz- und Kohlenfrachten haben noch nicht stattgefunden.

Verkehrsübersicht.

		Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.	
Dortmund		— (5)	— (20)	— (25)	— (2)	— (5)	t
Hamm i. W.		— (12)	— (0)	— (12)	— (12)	— (0)	
Münster i. W.		— (—)	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)	
Wanne-West:	Kohlenumschlag				—	(21227)	t
Ost:	Umschlag auf Schiff				—	(—)	t
	Umschlag von Schiff						t
	Zufuhr von Eisenbahn				—	(902)	t
	Abfuhr zur Eisenbahn				—	(784)	t
Unser Fritz:	Kohlenumschlag				—	(3783)	t
Hafen Nordstern:	dto.				1080	(5270)	t
Schleuse Münster:							

Südl. Richt.: — (—) Schleppzüge mit — (—) beladenen Kähnen mit — (—) t

Nördl. östl. Richt.: — (—) Schleppzüge mit — (—) beladenen Kähnen mit — (—) t

Dortmund, 22. Februar. Das mit Beginn der Berichtswoche einsetzende Tauwetter hat bis jetzt angehalten, so daß voraussichtlich im Laufe dieser Woche der Schiffsbetrieb wieder aufgenommen werden kann. Das Schleppamt hat bereits auf einigen Kanalstrecken Fahrrinnen herstellen lassen. Der Durchgangsverkehr zur Nordsee dürfte voraussichtlich erst in der nächsten Woche wieder eröffnet werden. Die ersten Erzschiffe werden wohl gegen Ende der ersten Märzwoche zu erwarten sein. Bis zum Eintritt von Eisenerz werden Umschlag und Verkehr in den Häfen nicht bedeutend sein.

Hamm i. W., 22. Februar. Wegen des Frostwetters ruhte der staatliche Schleppbetrieb während der Berichtszeit vollständig, daher keine Ankunft und Abfahrt von Schiffen. Umgeschlagen wurden vom Wasser 2339 (1253) To. Steinkohlen.

Hafen Unser Fritz, 22. Februar. Wegen des Eises ruhte in der Berichtswoche der Umschlagsverkehr.

Hafen Nordstern, 22. Februar. Der Hafenumschlag in der Woche vom 12. Februar bis 18. Februar 1922 betrug 1080 (5270) Tonnen.

Emden, 22. Februar. In der Berichtswoche kamen hier nur zirka 7000 Tonnen Eisenerze ein, die auf Waggons dem Industriegebiet zugeführt wurden. Außerdem trafen noch zirka 4000 Tonnen englische Kohlen ein, die teils als Bunkerkohlen Verwendung fanden, teils auf Lager gingen oder bahnseitig abgenommen wurden. Verladungen von Eisen und Kohlen seewärts fanden nicht statt. Bei anhaltendem Tauwetter darf man wohl damit rechnen, daß die Schiffahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal Ende nächster Woche wieder aufgenommen werden kann.

c) Süddeutsche Wasserstraßen.

Anlage eines Umschlaghafens am Neckartal. Die Neckarkanalisierung folgt bekanntlich zwischen Heidelberg und Mannheim dem Flußlauf. Die Endstrecke des Kanals mit der untersten Schleuse kommt auf Mannheimer Gemarkung zu liegen. Der Unterwasserkanal dieser Schleuse läuft unmittelbar nördlich neben dem Flusse etwa in der Höhe des Friedhofes bis zur Riedbahnbrücke durch städtisches Gelände, das bis zur Feudenheimer Allee und Riedbahn völlig frei liegt. Diese Linienführung des Kanals versetzt die Stadtgemeinde in die günstige Lage, mit den denkbar geringsten Kosten das Nordufer des Unterwasserkanals für den Umschlag herzurichten und dahinter Lager- und sonstiges gewerbliches Ansiedlungsgelände von ansehnlichem Ausmaß bereitzustellen. Es ist dazu nur nötig, die Sohle dieses Kanalstücks unter Freihaltung des Schiffahrtsweges, um 14 m — das entspricht der Breite eines großen Rheinschiffes — zu verbreitern. Der Entwurf der Neckarbauverwaltung für die untere Haltung des Kanals sieht in seiner jetzigen, nach verschiedenen Veränderungen vermutlich endgültigen Fassung eine Sohlenbreite von 48 m und beiderseits Böschungen vor, die bis auf 6,10 m am Pegel durch Uferpflasterung befestigt sind. Die dadurch zum Aushub gelangenden Erdmassen reichen zusammen mit denjenigen der obenerwähnten Verbreiterung von 14 m aus, das ganze nördliche Kanalufer zwischen Friedhof und Riedbahnbrücke auf die Höhe von 11,70 m am Pegel in einer Breite von mindestens 85 m aufzufüllen. Die Stadtgemeinde hat für ihre besonderen Zwecke lediglich die Kosten des Mehraushubes auf die Breite von 14 m und der unumgänglich nötigen Ergänzungen in der Ausgestaltung der Böschung (Treppen usw.) und der Verlängerung eines Durchlasses zu übernehmen. Der Anteil der Stadtgemeinde an diesem Unternehmen beträgt nach dem heutigen Stand der Löhne rund 2,9 Millionen Mark, die vom Bürgerausschuß in seiner heutigen Sitzung angefordert werden. Wenn man bedenkt, daß man dafür ein hochwasserfreies Gelände mit etwa 900 m Umschlagsufer im Ausmaße von ca. 77 000 qm erhält, so muß die Ausgabe für heutige Verhältnisse als außerordentlich niedrig bezeichnet werden. Allerdings sind in diesem Betrag die Kosten des Gleisanschlusses, der selbstverständlich unbedingt erforderlich ist, und diejenigen der Zufahrtsstraße zu den Plätzen noch nicht enthalten. Jedenfalls kann darüber kein Zweifel bestehen, daß die Plätze in Anbetracht der sehr günstigen Lage dieses Umschlagsufers, zumal es mit den Haupthäfen in naher, unmittelbarer und schleusenfreier Verbindung steht, sehr begehrt wären. Man wird also dem Unternehmen ohne weiteres die Wirtschaftlichkeit zusprechen können. Wenn trotzdem heute Mittel für den Eisenbahnanschluß noch nicht angefordert werden, so hat das nur darin seinen Grund, daß die Fragen, wer ihn erstellen und wie der Betrieb gestaltet werden soll, auch welche Tarife zu erheben sein werden, noch nicht geklärt sind. Für den Fall, daß in den nächsten Monaten in größerem Umfange Arbeitslosigkeit einträte, ließe sich das Unternehmen als Notstandsarbeit betrachten und daher einen Zuschuß aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge beanspruchen. Andererseits ist natürlich eine Überschreitung der Kosten bei der Unübersehbarkeit der Preis- und Lohnentwicklung möglich.

d) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Weitere Bewilligungen für den See-Main-Kanal. Wie der Fuldaer Zeitung gemeldet wurde, bewilligte der Kreis Hersfeld für die Vorarbeiten des Kanalprojektes 10000 Mark. Noch weitere Bewilligungen sind in letzter Zeit erfolgt. Die Stadt Rotenburg a. d. F. bewilligte 4000 Mark, die Stadt Aschaffenburg 5000 Mark.

e) Elbe und Saale.

Die neue Elbe-Akte. Dresden, 25. Februar. Nach dreiwöchigen Verhandlungen hat die Internationale Elbekommission die neue Elbakte abgeschlossen. Die Unterzeichnungen werden erfolgen, sobald das Vertragsinstrument fertiggestellt sein wird. Die neue Akte wird an die Stelle der Akte von 1821 und der Additionalakte von 1844 treten. Es handelt sich um einen Staatsvertrag, der auf Grund des Vertrages von Versailles zwischen Großbritannien, Frankreich, Italien, Belgien, der Tschechoslovakei und Deutschland abgeschlossen wird. Die internationale Elbkommission, die durch den Friedensvertrag eingesetzt ist, besteht aus vier Vertretern Deutschlands, zwei Vertretern der Tschechoslowakei und je einem Vertreter der übrigen vier Staaten. Sie wird ihren ständigen Sitz in Dresden haben. Den Vorsitz führen die einzelnen Vertreter in jährlich wechselnder Reihenfolge. Die Kommission wird jährlich zweimal zusammentreten. Ein ständiges Generalsekretariat wird in Dresden errichtet werden. Für die ersten zehn Jahre wird der Generalsekretär ein Deutscher und sein ständiger Vertreter ein Tscheche sein. In Zukunft werden sich dann in der Besetzung beider Posten der tschechische Staat und Deutschland abwechseln.

Für den Schriftverkehr der Kommission sind alle Sprachen gleichberechtigt, jedoch wird bei Auslegungen der französische Wortlaut maßgebend sein. Die gemeinsamen Kosten werden auf die Vertragsstaaten im Verhältnis zur Zahl ihrer Vertreter umgelegt. Die Personalkosten der Vertreter zahlt jeder Staat selbst. Beschlüsse werden im allgemeinen mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Wenn ein Staat eine Entscheidung für rechtsunzulässig oder seinen Interessen zuwiderlaufend ansieht, so kann er Klage beim Ständigen Gerichtshof des Völkerbundes erheben, der vor wenigen Tagen im Haag eröffnet worden ist.

Zur Zuständigkeit der Kommission gehört das ganze internationale Flußgebiet der Elbe, nämlich die Elbe selbst von der Mündung bis zum Einfluß der Moldau und die Moldau aufwärts bis Prag. Die materiellen Bestimmungen der Akte dienen dem Zweck, die Freiheit der Schiffahrt, die Gleichberechtigung aller Nationen an der Elbeschiffahrt sicherzustellen und der Elbeschiffahrt alle irgendmöglichen Erleichterungen zu gewähren. Insbesondere sind solche für den reinen Durchgangsverkehr vorgesehen, um der Tschechoslowakei, die ohne Meeresküste ist, einen möglichst ungehinderten Zugang zum Meer zu schaffen. So ist die Freiheit des Transits von Abgaben festgelegt. Eingehende Vorschriften über die Beschränkung der Zollförmlichkeiten auf ein Mindestmaß sind getroffen. Weiterhin übernehmen es die beiden Uferstaaten, die Wasserstraße in gutem Zustand zu halten, an Umladeplätzen alle nötigen Vorkehrungen zu treffen und unter gewissen Bedingungen auch Verbesserungen vorzunehmen. Zur Deckung der Kosten der letzteren können mit Zustimmung der Kommission Schiffahrtsabgaben eingeführt werden. Für die Unterhaltung der Häfen haben die Uferstaaten ähnliche Zusicherungen zu geben wie für die Fahrtrinne selbst.

Die Bestimmungen über die Schiffs- und Schifferpapiere bleiben im wesentlichen unverändert. Die alten Elbzollgerichte sollen bestehen bleiben, um der Schiffahrt eine möglichst einheitliche und beschleunigte Rechtsprechung zu gewährleisten. Die Zuständigkeit dieser Gerichte wird durch ein späteres Abkommen neu geregelt werden. Unter gewissen Umständen soll eine Berufung der Parteien an die Kommission selbst stattfinden, ähnlich, wie es bei der Zentralkommission für Rheinschiffahrt der Fall ist.

Mit dem Abschluß der Akte ist die gegenwärtige Tagung der Elbkommission geschlossen worden. Zum Abschied gab der deutsche Vorsitzende, der Gesandte Seeliger vom Auswärtigen Amt, den Delegierten namens der deutschen Regierung ein Frühstück. (Voss. Ztg. v. 26. 2. 22.)

f) Östliche Wasserstraßen.

Weichselhochwasser und -Eisgang. So weit sind wir zwar noch nicht — Mitte Februar 1922 — aber kommen werden sowohl Hochwasser als auch Eisgang. Es fragt sich nur, ob es dabei ohne Dammbrüche und Schädigungen abgehen wird. Eisgang und Hochwasser sind schreckliche Naturereignisse, wenn sie der Mensch nicht bezwingen oder zähmen kann. Im unteren Weichsellaufe treten Eisgang und Hochwasser zumeist im März ein, wenn die wärmere Frühlingssonne den Scheitel der Beskiden küßt und mit ihrem Hauche Eis und Schnee zum Schmelzen bringt.

„Die Wässerlein kommen zu Hauf", schwellen mehr und mehr an und vereinen sich füglich zu jener majestätischen Hochflut, deren Anblick dem Auge imponiert, aber auch das Grauen in die Seele pflanzt. Man muß einmal Hochwasser und Eisgang etwa vom Schloßberge in Graudenz gesehen haben. Wie verschwindend klein erscheint da doch der — stolze Mensch! Was bedeutet doch die vielgerühmte Intelligenz des Menschen gegenüber den entfesselten Naturkräften?

Das Frühjahrshochwasser ruft vor allem bei den Anwohnern der Weichsel begründete Besorgnis hervor. Das Schaffen der Weichseldämme durch den deutschen Ritterorden und die fortgesetzten Regulierungen des Stromes durch die preußische Regierung und die Deichverbände bezwecken den Schutz der Niederungsbewohner gegen Überschwemmungen, die Förderung der Schiffahrt und die Landeskultur. Das letzte bedeutende Werk war die Kanalisierung der Nogat. Alle für die Weichselregulierung von der preußischen Regierung verausgabten Summen (etwa 120 Millionen) sind bei unserem geringen Geldwerte „klein"; aber durch den planmäßigen Ausbau ist großes erreicht, und weitere Regierungsarbeiten wurden geplant, da kam der verhängnisvolle Versailler „Friedensschluß" und entzog den unteren Weichsellauf bis zur Abzweigung der Nogat dem preußischen Staate.

Wohl haben nach der Abstimmung im Juli 1920 sowohl die Weichselbewohner vom südlichsten Grenzdorfe Russenau bis Weißenburg (an der Abzweigung der Nogat) als auch der Deichverband der Marienwerderer Niederung am 4. August 1920 an den Obersten Rat in Paris gegen die Überweisung des östlichen Weichselufers in einer Breite von 50 m an Polen energisch protestiert: alles umsonst; Gewalt geht vor Recht!

Seit Übernahme des östlichen Weichselufers durch die Polen ist nichts zur Erhaltung der Deiche geschehen, und darum sehen die unteren Weichselbewohner bei starkem Eis und tiefem Schnee dem diesjährigen Frühjahrshochwasser nicht ohne Grund mit Besorgnis entgegen. Die letzten Hochwasser 1883 und 1886 sind noch vielen Lebenden in Erinnerung, und es wurden mehr oder weniger Dammbrüche verursacht... Hoffen wir alles Beste! Dammbrüche durch Frühjahrshochwasser würden geradezu katastrophal wirken. H. Mankowski.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder.

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vergl. Heft 4, Seite 63) als Mitglieder neu beigetreten:

Einzelmitglieder.

Clausen, Wasserbaudirektor, Münster-W., Goeben 22.
Buchkremer & Co., Schiffahrt- und Handelskontor G. m. b. H., Magdeburg, Breiteweg 160.
Efrem & Bicknase, Berlin-Breslau. Schiffahrts-Abteilung Breslau I, Nikolaistr. 81.
Efrem & Bicknase, Kohlen en gros und Schiffahrt, Berlin, Schöneberger Ufer 22.
Kaczmarzyte, Max, Prokurist i. Fa. Efrem & Bicknase Berlin-Stettin, Breslau, Nikolaistr. 81.
Aktiengesellschaft Lauchhammer, Eisen- und Hüttenwerk, Lauchhammer Prov. Sachsen.
Maier, Baudirektor, Dr.-Ing., Vorstand des städtischen Tiefbauamts Stuttgart, Rathaus.
Paul, Gustav, Schiffahrt, Kommission, Versicherung, Dresden-A., Permoserstr. 1.
Riedel, Franz, Stadtbaudirektor, Gera-Reuß.
Schober, R., Dr.-Ing., Reg.- u. Baurat, Vorstand des staatl. Kanalbauamts f. d. Elster-Saale-Kanal, Leipzig, Schenkendorffstr. 5 II.
Sigloch, Bürgermeister, Stuttgart, Rathaus.
Strauß, W., Direktor der Bayerischen Motorenwerke, München 46, Kaiserstr. 11.

Aus verwandten Vereinen.

Aus den Nachrichtenblättern des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt e. V.

Das Fahrwasser der Elbe. Von allen Seiten wird über die über Hamburg verhängte Gütersperre geklagt. Der Reichsverkehrsminister tut die Vorstellungen der Reichstagsabgeordneten, die deswegen eine kleine Anfrage an ihn richteten, kurz damit ab, die ungünstigen Verhältnisse in der Elbeschiffahrt seien schuld daran. Die Eisenbahn

sei nicht imstande, die Gütermengen, die infolge des ungünstigen Wasserstandes und des Eises auf der Elbe nicht zu Schiff befördert werden könnten, neben ihrem normalen Verkehr auch noch zu bewältigen.

Demselben Richsverkehrsminister unterstehen auch die Wasserstraßen. Man sollte deshalb annehmen, daß er alles tut, um das Übel an der Wurzel zu fassen, und alle erdenklichen Maßnahmen ergreift, um das Fahrwasser der Elbe in einen besseren Zustand zu bringen. Aber weit gefehlt. Es geschieht nichts.

Wie liegen denn die Verhältnisse auf der Elbe? Für ihr Fahrwasser ist noch heute die Additionalakte von 1844 zur Elbeschiffahrtsakte maßgebend, nach der das Fahrwasser eine Tiefe von mindestens 3 Fuß rheinländisch (= 94 cm) bei einem Wasserstande haben muß, der um 6 Zoll (= 16 cm) höher ist als der im Jahre 1842 beobachtete niedrigste Wasserstand (78 cm). Allerdings hat das Reichswasserstraßengesetz vom 24. Dezember 1911 eine durch Regulierung des Niedrigwasserbettes herbeizuführende Vertiefung des Fahrwassers auf mindestens 1,10 m oberhalb und 1,25 m unterhalb der Saalemündung vorgesehen. Aber die Durchführung dieser Regulierung, deren Kosten s. Z. auf etwa 60 Millionen Mark veranschlagt wurde, unterblieb, weil Österreich seine Zustimmung, die mit Rücksicht auf bestehende Staatsverträge wegen der in demselben Gesetz zur Aufbringung der Kosten vorgesehenen Erhebung von Schiffahrtsabgaben erforderlich war, beharrlich versagte. Nach Beendigung des Weltkrieges, der den Zerfall Österreichs mit sich brachte und dadurch dies Hindernis aus dem Weg räumte, hörte man wenig mehr von dem Ausbau der Elbe, während auf der anderen Seite Milliarden für den Bau neuer Kanäle (Mittellandkanal, Main-Donau-Kanal) bewilligt wurden. Die Finanznot des Reiches gestattet es angeblich nicht, der Niedrigwasserregulierung der Elbe näherzutreten. Nur manchmal wird von der letzteren gesprochen, dann aber zum Nachteil der Elbeschiffahrt. Wenn diese nämlich mit Anträgen zur Beseitigung von lokalen Unzuträglichkeiten im Elbfahrwasser hervortritt, dann wird ihr gegenüber darauf verwiesen, daß eine grundlegende Abhilfe der Mißstände nur durch die Niedrigwasserregulierung bewirkt werden könne und demgegenüber alles andere nur Stückwerk sei. Deshalb unterbleiben solche anderen Maßnahmen. Die Regulierung kommt aber auch nicht. So ist das Bessere, das nicht kommt, der Feind des Guten. Und die Verkehrsnot bleibt. Als Mittel zur Bekämpfung der unleidlichen Fahrwasserverhältnisse bei niedrigem Wasser kommt in erster Linie die Baggerung in Betracht. Bekanntlich liegt im unteren Lauf der Elbe die Fahrrinne nicht fest, sondern ist durch Verschiebung der Sände stetem Wechsel unterworfen. Wenn das Wasser fällt, legen sich die Übergänge fest und es bilden sich dann an einzelnen Stellen der Übergänge seichte Stellen, die durch Baggerung zu beseitigen sind. Durch genügende und vor allem auch rechtzeitige Bereitstellung von Baggern kann viel geleistet werden. Leider sind die maßgebenden Stellen nicht nur nicht dazu zu bewegen, die dafür erforderlichen Bagger zu beschaffen, sondern es sind auch noch nicht einmal Anstalten gemacht, um den auf Grund des Friedensvertrages zur Ablieferung gelangten großen Bagger zu ersetzen. Dieser arbeitete meist in der Gegend Lauenburg-Barförde, wo sich die meisten schlechten Stellen befinden. Vor allem müßte aber wenigstens das vorhandene, wenn auch unzureichende Baggermaterial rechtzeitig eingesetzt werden, um an denjenigen Stellen, an denen Schwierigkeiten zu erwarten sind, vorbeugend zu arbeiten. Leider geschieht dies bisher in durchaus unzureichendem Maße und werden die Bagger erst dann eingesetzt, wenn das Unheil schon eingetreten ist und sich infolgedessen schon größere Ansammlungen von Fahrzeugen gebildet haben.

Dies hängt zweifellos mit einem weiteren Umstande zusammen, der ebenfalls dringender Abhilfe bedürftig ist. Die Strommeister rekrutieren sich zurzeit ausschließlich aus den Kreisen der Militäranwärter. Wenn sich die Militäranwärter auch im Laufe der Zeit in die technische Seite ihres Betriebes einarbeiten, so können sie doch niemals den Blick erwerben, der den von Jugend auf in der Schiffahrt befindlichen Praktikern eigen ist. Die Praktiker vermögen in der Mehrzahl aller Fälle schon beim Sinken des Wassers zu erkennen, wo bei Niedrigwasser das Auftreten seichter Stellen zu erwarten steht. Deshalb ist zu fordern, daß die Strommeisterstellen nicht mehr mit Militäranwärtern, sondern mit Schiffahrtspraktikern besetzt werden.

Ein weiterer Übelstand ist der, daß die Strommeister nicht über leichte Barkassen verfügen, mit denen sie die ihnen unterstellten Teile des Stromes dauernd abfahren können, um sich auf diese Weise über die Beschaffenheit des Fahrwassers unterrichtet zu halten.

Wegen aller dieser Punkte sind wir wiederholt vorstellig geworden und die Handelskammer hat uns darin in dankenswerter Weise unterstützt. Leider aber scheitern alle Bemühungen daran, daß immer auf die Niedrigwasserregulierung hingewiesen wird. Wir müssen mit Nachdruck fordern, daß man über dieser, deren Durchführung in weiter Ferne liegt, nicht die Mittel versäumt, mit denen man zwar nicht eine radikale Abhilfe herbeiführen, aber doch wenigstens die größten Übelstände abschwächen kann.

Gütersperre.

Von allen Seiten wird gegen die über Hamburg verhängte und nach und nach auf die Herkünfte von ganz Deutschland ausgedehnte Gütersperre Sturm gelaufen. Wir wollen auch an dieser Stelle hervorheben, daß im Januar zu einer Zeit, als die Schiffahrt offen war, 500 Kähne mit einer Tragfähigkeit von 315 000 Tonnen in Hamburg leer zur Verfügung standen. Das kommt hinsichtlich der Möglichkeit eines Abtransportes von Waren im Ausmaß 21 000 Eisenbahnwagen zu 15 Tonnen gleich. Wenn man daher über die Verkehrsnot der Eisenbahn jammert, so sollte man ernstliche Maßnahmen ins Auge fassen, alle Transporte, die irgend auf dem Schiffahrtswege ausgeführt werden können, auf diesen zu verweisen.

Eisenbahntarife.

Bekanntlich werden von der Binnenschiffahrt im Interesse des gebrochenen Verkehrs Ausgleichstarife angestrebt. Erfreulicherweise haben die diesbezüglichen Bestrebungen die Unterstützung der süddeutschen und sächsischen Regierungen gefunden und werden einer ernstlichen Prüfung unterzogen werden.

Versorgung der Elbeschiffahrt mit Bunkerkohlen.

Die Verkehrsklemme der Eisenbahn hat zur Folge gehabt, daß die Kohlentransporte auf ein Minimum herabsanken und infolgedessen der Binnenschiffahrt so gut wie gar nicht zur Verfügung gestellt wurden. Auf unsere Vorstellungen hat der Reichskohlenkommissar im Januar ein Quantum ausländischer Bunkerkohlen freigegeben und das Kohlensyndikat angewiesen, nach Maßgabe der Wagenverhältnisse möglichst große Mengen für die Elbeschiffahrt zu liefern.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.

(Gegründet 1853.) * Telephon: Amt Nord 3631, 3632. * Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	—
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	471
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—
Dampfschiff.-Ges. Neptun	1130
Dampfschiff.-Reederei Horn	510
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	586
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	570
Deutsche Ostafrika-Linie	524
Emder Reederei	—
Flensburger Dampfer-Comp.	920
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	720
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	490½
Hamburg-Bremen-Afrika	525
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	925
Hansa Dampfschiffahrt	479
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	670

Name	Kurs:
Neue Dampfer-Comp., Stettin	750
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1200
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Norddeutscher Lloyd	383¾
Ocean-Dampfer Flensburg	550
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	412½
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	1595
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	—
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	483
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	—
Schles. Dampfer-Comp.	—
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	673
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1425
Ver. Elbeschiff.-Ges.	649
Woermann-Linie	540

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am														
		6. 2. cm	7. 2. cm	8. 2. cm	9. 2. cm	10. 2. cm	11. 2. cm	12. 2. cm	13. 2. cm	14. 2. cm	15. 2. cm	16. 2. cm	17. 2. cm	18. 2. cm	19. 2 cm	20. 2. cm	cm
Memel	Tilsit	161[5]	161[5]	159[5]	158[5]	155[5]	154[5]	153[5]	151[5]	151[5]	150[5]	150[5]	149[5]	148[5]	148[5]	147[5]	—
Pregel	Insterburg	—18[5]	—14[5]	—16[5]	—15[5]	—18[5]	—21[5]	—19[5]	—19[5]	—16[5]	15[5]	—14[5]	—15[5]	—15[5]	—13[5]	—17[5]	—
Weichsel	Thorn	139[5]	134[5]	128[5]	123[5]	120[5]	117[5]	114[5]	111[5]	110[5]	106[5]	106[5]	104[5]	102[5]	101[5]	99[5]	—
Oder	Ratibor	116[5]	115[5]	112[5]	109[5]	107[5]	109[5]	110[5]	104[5]	105[5]	105[5]	103[5]	103[5]	103[5]	99[5]	95[5]	—
„	Breslau	—172	—174	—176	—178	—180	—180	—182	—184	—168	—162	—157	—156	—160	—158	—170	—
„	Krossen	137	136	137	137	136	136	135	135	136	136	133	129	125	123	120	—
„	Frankfurt	140[5]	139[5]	139[5]	139[5]	140[5]	134[5]	132[5]	130[5]	128[5]	128[5]	126[5]	126[5]	122[5]	—	—	—
Warthe	Landsberg	104[5]	106[5]	108[5]	108[5]	108[5]	107[5]	110[5]	108[5]	108[5]	95[5]	85[5]	83[5]	82[5]	78[5]	74[5]	
Netze	Vordamm	96[5]	104[5]	100[5]	97[5]	96[5]	93[5]	88[5]	86[5]	81[5]	78[5]	74[5]	74[5]	72[5]	74[5]	73[5]	
Elbe	Dresden	—202	—205	—206	—202	—198	—178	—190	—193	—190	—193	—194	—189	—191	—189	—187	—
„	Barby	212	—	184	176[5]	171[5]	169[5]	166[5]	163[5]	166[5]	173[5]	186[5]	190[5]	192[5]	196[5]	204[5]	—
„	Magdeburg	185[5]	170[5]	160[3]	156[5]	156[5]	152[5]	148[5]	145[5]	142[5]	148[5]	152[5]	158[5]	158[5]	159[5]	160[5]	—
„	Wittenberge	251[5]	255[5]	253[5]	247[5]	—	—	224[5]	213[5]	209[5]	205[5]	201[5]	200[5]	203[5]	207[5]	209[5]	
Saale	Grochlitz	174	144	142	142	140	138	138	138	136	134	134	132	130	130	130	—
Havel	Spandau*)	82	80	78	77	75	72	73	71	72	71	69	67	70	66	66	—
„	Rathenow*)	100	96	92	90	89	86	80	80	80	76	70	70	70	64	68	—
Spree	Spremberg*)	80	85	85	85	85	85	85	77	78	80	80	80	85	74	85	—
„	Kersdorf*)	236[5]	232[5]	230	228	230[5]	232	230	232	232	232	230	230	232[5]	234[5]	234[5]	—
Weser	Münden	210[4]	175[4]	170[4]	166[4]	153[4]	156[4]	162[5]	153[5]	154	158[3]	153	152	172	230	254	—
„	Minden	500[5]	505[5]	485[5]	445[5]	433[5]	414[5]	415[3]	404[3]	408[5]	414[5]	413[5]	415[5]	415[5]	459[5]	566[5]	—
Rhein	Maximiliansau	621	570	515	477	453	434	420	409	399	396	398	399	403	—	410	—
„	Caub	352	400	384	330	268[3]	238	212	204	192	179	174[7]	173	175	184	194	—
„	Cöln	401	483	460	405[3]	334[3]	288[3]	258[3]	226[3]	210[3]	187[3]	172[7]	168	171	182	199	
Neckar	Heilbronn	230	180	140	110	99	90	80	82	74	70	80	65	70	118	140	—
Main	Hanau	174[3]	158	160	152[3]	232[5]	282[5]	276[5]	276[5]	270[5]	282[5]	276[5]	278[5]	280[5]	—	320[5]	—
Mosel	Trier	358	309	203[3]	166[3]	—	128[3]	112	106	94	87	90	86	103	143	159	—

*) Unterpegel. — Eisberichte: [1]) Grundeis, [2]) Grundeistreiben, [3]) Treibeis, [4]) Eistreiben, [5]) Eisstand, [6]) Eisgang, [7]) eisfrei.

Aus dem geschäftlichen Leben.

Reiher-Werft A.-G., Berlin-Niederschöneweide. Gegründet am 29. November 1921 mit 200 000 Mark Grundkapital, Vorstand Willi Dörp in Berlin-Charlottenburg.

Deutsche Schiffahrtsbank A.-G., Berlin. Für das Jahr 1921 wird ein Reingewinn von 28 217 Mark verzeichnet und eine Dividende von 6 % auf 300 000 Mark Kapital verteilt. Robert König schied aus dem Vorstande, als solcher wurde Dr. jur. et rer. pol. Werner König, bisher Mitglied des Aufsichtsrates, bestellt.

Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G., Bochum. In den Vorstand ist Kommerzienrat Max Berthold-Nürnberg eingetreten.

Schiffs-Installation A.-G., Bremen. Lauf Beschluß vom 20. Dezember 1921 ist das Grundkapital um 1 600 000 Mark zum Nennwerte auf 3 000 000 Mark erhöht.

Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank A.-G., Hamburg. Ende Dezember 1921 waren 13 062 000 Mark Schiffspfandbriefe im Umlauf. Ihnen standen 12 942 500 Mark Schiffspfandrechte und 2 700 000 Mark Reichsschatzanweisungen als Deckung gegenüber.

Schlesische Dampfer-Compagnie Berliner Lloyd A.-G., Breslau. In Magdeburg wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Deutsche Werft A.-G., Hamburg. Dr.-Ing. Max Tillmann ist am 30. Januar 1922 in den Vorstand eingetreten.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Rosslau. Die Gesellschaft verzeichnete per 30. September 1921 nach 717 468 Mark Abschreibungen 729 702 Mark Reingewinn und zahlte auf 4 000 000 Mark Kapital 8 % Dividende. In den Aufsichtsrat ist neu gewählt Direktor Theodor Bayer-Hamburg.

Vulcan-Werke Hamburg und Stettin A.-G., Hamburg. Dr.-Ing. h. c. J. Flohr ist aus dem Vorstande ausgeschieden.

Julius Berger, Tiefbau-A.-G., Berlin-Wilmersdorf. Gerichtsassessor a. D. Dr. Hans Heymann ist nicht mehr Vorstandsmitglied.

Fried. Krupp A.-G., Germaniawerft, Kiel. Ernst Haux ist aus dem Vorstand ausgeschieden.

B. Wittkop A.-G. für Tiefbau, Berlin. Das am 31. August 1921 beendete Geschäftsjahr brachte nach 435 035 Mark Abschreibungen 1 243 117 Mark Reingewinn. Die Dividende beträgt 25 %.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65 a, 38. L. 51 667. **Vorrichtung zur Geradeführung der Flaschenzüge bei Bootsdavits mit Tragebalken.** Dipl.-Ing. Otto Lienau, Oliva b. Danzig; Vertr.: Max Moßig, Pat.-Anw., Berlin SW 29. 2. 11. 20.

Klasse 65 a, 38. H. 79 457. **Vorrichtung zum Fieren einer Last.** Leendert van Herk, Utrecht, Holl.; Vertr.: Max Moßig, Pat.-Anw., Berlin SW 29. 30. 12. 19. Niederlande 20. 12. 19.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65 a, 4. 350 852. **Vorrichtung zum ununterbrochenen Gewinnen von Luft aus dem Wasser unterhalb des Wasserspiegels.** Nicola Ambrosi u. Frau Carola Grether, Montevideo, Uruguay; Vertr.: Dipl.-Ing. Ph. Friedrich, Pat.-Anw., Berlin W 9. 9. 10. 14. G. 42 342.

Klasse 65 a, 17. 350 790. **Schiffsluftheizung mit Abgasverwertung.** Carl Schmidt, Berlin-Friedenau, Ringstr. 61-62. 19. 3. 21. Sch. 61 117.

C. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65 a. 806 765. **Vorrichtung zum Festhalten von Trinkgefäßen, Flaschen, Vasen u. dgl. auf dem ihnen gegebenen Standplatz.** Rudolf Reum u. Erich Mäurer, Salzungen. 27. 5. 21. M. 70 387.

Bücherbesprechung

Schiffahrt-Jahrbuch 1922 (bearbeitet von Direktor E. Koltermann und Chefredakteur L. Schulz-Huckriede), mit einem Vorwort von Dr. Leisler Kiep, Syndikus des Wirtschaftsausschusses der Deutschen Reederei. Herausgegeben im Auftrage der Seedienst A.-G., Verlag Seedienst A.-G., Hamburg. 720 Seiten, broschiert 50 M., geb. 60 M., Geschenkband 65 M.

Die dritte Jahresausgabe des seiner Gestalt und seinem Inhalt nach in Deutschland einzig dastehenden Werkes ist in wesentlich erweitertem Umfange nunmehr erschienen. Wie seine Vorgänger, parallelisiert es auf erschöpfende und sinnfällige Art periodisch die äußeren und inneren Zusammenhänge der unter großen Mühen sich vollziehenden langsamen Wiedergeburt der deutschen Seeschiffahrt und nimmt auf die Erteilung notwendiger Informationen und Angaben von Adressen, die im geschäftlichen Verkehr sehr nützliche Dienste erweisen, besonders Bedacht. Auch die Fortschritte auf den mit der Schiffahrt verknüpften Gebieten werden in der vorliegenden Ausgabe in prägnanter, darstellerischer Form gewürdigt. Zahlreiche Aufsätze aus der Feder namhafter Wirtschaftskenner,

wie „Die deutsche Seeschiffahrt 1920/21" von Dr. Friedrich Hasselmann, Syndikus der Hamburg-Amerika-Linie, „Die gesetzlichen Bestimmungen über die Einfuhr von Seeschiffen" von Dr. S. Goldschmidt, Geschäftsführer des Zentralverbandes deutscher Schiffsmakler, Berlin, „Der Weltschiffbau seit 1914" von Dr. E. Schultze, Privatdozent an der Universität Leipzig, „Aus der Praxis des deutschen Seeschiedsgerichts" von Senatspräsident Dr. M. Mittelstein, Hamburg, „Deutschlands funktelegraphischer Überseeverkehr" von Postrat Thurn, Berlin, „Diebstahlsgefahr und Transportversicherung" von Generaldirektor Arthur Dunker, Hamburg, „Binnenschiffahrtsfragen" von Direktor F. Rek, Hamburg, „Aufbau der Telegramm-Codes" von Dr. W. Mahlberg, Professor der Betriebswirtschaftslehre, Mannheim, u. a. m. vollenden die textliche Struktur. Das Werk wird somit nicht nur wirtschaftlichen Kreisen ein unterstützungsfreudiger Ratgeber sein, sondern darüber hinaus wird mancher Privatinteressent in diesem Buch den Bestrebungen der für die Allgemeinheit an der Wasserkante und im Binnenland tätigen Kräfte mit Interesse nachgehen.

Das neue Jahrbuch gibt u. a. umfassende Auskunft über alle von sämtlichen deutschen Häfen fahrende Dampferlinien mit ihren Verfrachtungsgelegenheiten, ferner über die in sämtlichen deutschen Seehäfenplätzen gültigen Hafengebühren, über den Verbleib und Rückkäufe der gemäß Friedensvertrag ausgelieferten Dampfer. Es bringt Verzeichnisse verschiedenster Art mit Adressen der deutschen Reedereien, ihren Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern, sowie der Schiffsmakler, deutschen Werften, deutschen Docks, Im- und Exporteure, verschiedener Handels- und Industriezweige, der Strandbehörden, Schiffsregisterbehörden, Seeämter, Dienststellen der Marineleitung, Seefahrt-, Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulen, der Havariekommissare der wichtigsten internationalen Versicherungsverbände, Transport- und Feuerversicherungsgesellschaften, Versicherungsmakler, Binnenschiffahrtsreedereien, Flußschiffswerften, der deutschen Botschaften, Gesandtschaften, Missionen und Konsulate im Auslande.

Beachtenswert sind ferner die Verzeichnisse der mit der Schiffahrt in Verbindung stehenden Reichsbehörden, unter Angabe der Dezernate und Namen der leitenden Beamten, der Standesorganisationen der Seeschiffahrt mit ihren Vorsitzenden, Geschäftsführern usw. sowie der Güter, die nicht in den Hamburger Schuppen gelagert werden dürfen und zur unmittelbaren Überladung zugelassenen Güter. Ferner enthält es eine Fülle praktischer Hinweise, wie „Ratschläge für die Verpackung von Überseegütern", „Goldene Regeln für Kapitäne", sowie einen sorgfältig ausgestatteten Teil, enthaltend Auszüge aus gesetzlichen Bestimmungen, Berechnungstabellen für nautische Zwecke, eine wertvolle Statistik des Verkehrs in sämtlichen deutschen Seehäfen von 1913—1920, u. a. m.

Das Rheinschiffahrts-Lexikon. Zweite, verbesserte und bedeutend vermehrte Auflage. Erklärung der Fachausdrücke für den Geschäfts- und Gerichtsgebrauch. Mit vielen Abbildungen und Plänen. Rhein-Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg.

Nun liegt das Rheinschiffahrts-Lexikon von Karl Dunkelberg endlich in seiner Neuauflage vor.

Sie ist eine glänzende Umarbeitung der ersten, 1911 erschienenen Ausgabe, mit welcher der Verfasser den Versuch machte, die in der Rheinschiffahrt vorkommenden Fachausdrücke mit ihren Erklärungen in einer Form zu sammeln, die in erster Linie den geschäftlichen Bedürfnissen gerecht werden sollte. Er hatte zu diesem Zwecke die ABC-Folge der Wörter gewählt und dem Buche Abbildungen und Pläne beigegeben, auf die im Text verwiesen wurde. Damit hatte er das Richtige getroffen, was der Erfolg und die Nachfrage nach dem Werke beweist, das schon lange vor Kriegsbeginn vergriffen war.

Während die erste Auflage etwa 1000 Stichwörter enthielt, finden wir jetzt deren mehr als 2000 vor, ein Zeugnis für den Eifer, mit welchem der Verfasser seine Aufgabe angefaßt hat. Aber auch die Neubearbeitung der einzelnen Abschnitte zeigt wiederum, daß sich hier die Sachkunde in den Dienst des Geschäftslebens gestellt hat. Was schon von der ersten Auflage einer der Beurteiler des Buches aus Richterkreisen sagen konnte: „Es ermöglicht rasches Einfühlen in den Schiffsbetrieb ..... durch Benutzung bei Beweisaufnahmen wird dem Richter das Verständnis für Vorgänge erleichtert, die für die Beurteilung eines Rheinschiffahrtsfalles von Bedeutung sein können..." gilt erst recht für die Neubearbeitung besonders einzelner größerer Abschnitte, wie Steuerruder, Anker, Flößerei, die wir willkürlich herausgreifen; so ist u. a. auch dem Schleppen eine zusammenhängende Schilderung gewidmet, die alle diesen Gegenstand betreffenden Fachausdrücke enthält und für eine verständliche Erklärung sorgt. Vom Auf-Strom-schleppen der Kähne und vom Schleppschein an bis zum Niederlegen und Weiterschleppen ist alles darin enthalten, und stets ist dabei auf die Gebräuche und die polizeilichen Vorschriften Bezug genommen.

Wir finden auch: Ab und an, auf sich fahren, ausscheren, auswendig und einwendig, blindschlagen, fieren, gieren, semmen, saugen u. v. a. m. Was „Hacht kriegen" heißt, was ein Haagenaar ist, was man unter Lade-, Kipp- und Schlepphaken versteht, was man vom Schiffsregister, von der Eichung, vom Tiefgang usw. wissen muß — hier ist es unter möglichster Vermeidung von Fremdwörtern so erläutert, daß jedermann sofort Begriff und Verständnis von der Sache bekommt.

Auch das technische Gebiet ist nicht zu kurz gekommen, sondern mit dem wesentlichen aufgeführt, also insbesondere die wichtigsten Ausdrücke aus Schiff- und Maschinenbau. Knapp und doch vollständig sind ferner das Versicherungswesen, die Schiffsunfälle und was damit zusammenhängt behandelt. Viele Ausdrücke sind mit ihren verschiedenen Bedeutungen vertreten, wie absetzen, abstechen usw. Bei Kanalschiff, Laterne usw. sind die verschiedenen Arten beschrieben.

Erfreulich ist es, daß der Verfasser die seitherigen schönen Abbildungen und Pläne, die übersichtlich und unterrichtlich sind, wieder aufgenommen und um einige vermehrt hat. Im Text ist immer auf diese Beilagen verwiesen, sodaß man sich über jeden gesuchten Gegenstand belehren lassen kann.

So ist das Werk in seiner neuen Gestalt wiederum ein unentbehrliches Nachschlagebuch für jeden, der mit der Rheinschiffahrt zu tun hat, sei er Reeder oder Schiffer, Kaufmann oder Angestellter, Rechtsanwalt oder Richter. Für alle beteiligten Kreise wird das Buch von Interesse und von Nutzen sein.

Sein Preis ist angesichts der technisch vollendeten Ausstattung außerordentlich billig. Es kostet in starkem Pappband Mk. 32.—, in künstlerischem Ganzleinenband Mk. 45.— und ist durch die „Rhein", Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, zu beziehen.

Das neue Postbuch 1922. Zusammenstellung sämtlicher Gebühren für den Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienst im In- und Auslande, gültig vom 1. Januar 1922 an. Vollständiger Tarif für Postpakete nach dem In- und Auslande. Die Vorschriften für die Postversendung, den Telegraphen- und Fernsprechverkehr, Haftpflicht und Ersatzleistung der Postverwaltung. Von Kurt Belling, Oberpostinspektor. — Preis Mk. 19,20. — 1922 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Fachbuchhandlung für Steuerliteratur, Berlin C 2.

Am 1. Januar 1922 sind ganz außerordentlich erhöhte Posttarife sowie neue Postbestimmungen in Kraft getreten. Um sich vor nachteiligem Schaden zu bewahren, ist es für jeden kaufmännischen und industriellen Betrieb von größter Wichtigkeit, sich mit den neuen Bestimmungen bekannt zu machen, da der neue Tarif und die neuen Beförderungsbestimmungen für die Verkehrs- und Handelswelt zahlreiche Neuerungen bringen. Das neue Postbuch 1922 enthält in übersichtlicher Zusammenstellung sämtliche Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren nach dem neuesten Stande, die neuen Bestimmungen der Postordnung, der Madrider Weltpostvereinsverträge, der Fernsprechgebührenordnung, des Luftpostverkehrs usw., sowie die Vorschriften über Haftpflicht und Ersatzleistung der Post. In dieser Vollständigkeit ist neuerdings kein derartiges Handbuch herausgegeben worden. Es enthält u. a. die gesamten Gebühren für den Auslandspaketverkehr nebst Leitwegen und besonderen Angaben (Wertangabe, Rückscheine usw.), ferner den vollständigen Telegrammgebührentarif nebst den erforderlichen Bemerkungen über Leitung, Sprache, besondere Beschränkungen u. a. mehr. Dadurch, daß diese großen Tarife nach Einheitssätzen (Goldfranken) aufgestellt sind, ist vermieden, daß das Buch schnell veraltet. Bei dem Umfang der einschneidenden Änderungen, die im gesamten Verkehrswesen der Post- und Telegraphenverwaltung mit dem Januar 1922 eingetreten sind, ist das Buch, in dem bereits sämtlich Neuerungen berücksichtigt sind, ein nicht zu entbehrender Ratgeber für jedermann, der im Verkehrsleben steht, in erster Linie also für die Industrie- und Handelswelt.

Die Einkommensteuererklärung für das Steuerjahr 1921 muß bis 15. März abgegeben sein. Die Schwierigkeiten der Ausfüllung der Erklärung sind dieses Jahr noch größer als früher, da das Formular ganz neue, schwerverständliche Fragen stellt. Kein Steuerpflichtiger kann daher ohne gründliche Erläuterungen die Steuererklärung einwandfrei ausfüllen. Darum ist es zu begrüßen, daß die erste Steuerautorität, Senatspräsident des Reichsfinanzhofes Dr. Strutz, durch einen eben erschienenen Nachtrag seine eingehend erläuterte, für die weitesten Kreise bestimmte „Handausgabe des Einkommensteuergesetzes" wieder auf die volle Höhe des Tages gebracht hat. (Preis nebst Anhang geb. 72 M., Nachtrag allein 15 M. Verlag Otto Liebmann, Berlin W 57.) In dem Werke sind jetzt alle Bestimmungen des Gesetzes einschließlich der Änderungen vom 24. März 1921, 11. Juli 1921 sowie der neuesten vom 20. Dezember 1921 eingehend erläutert, insbesondere auch die wichtigen Vorschriften über die Rücklagen nach § 59 a. Außerdem ist das gesamte Material über die Einkommensteuer vom Arbeitslohn darin enthalten, besonders auch die wichtigen neuen Durchführungsbestimmungen hierzu. Wir empfehlen unseren Lesern, diese Strutzsche Handausgabe in jedem Falle zu Rate zu ziehen, die auf jede Frage eine klare, erschöpfende und maßgebende Antwort gibt, so daß sich jeder Strutz anvertrauen kann.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 6
15. März

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 60 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 3 Mark

Anzeigen kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 3,00

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg 2, Kantstraße 140,* zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, Charlottenburg 2, Kantstr. 140,* Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an *die Expedition, Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Einladung zum Binnenschiffahrtskongreß. S. 83. — Bericht über die Sitzung des Großen Ausschusses. S. 84. — Die Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung Essen 1922. S. 87. — Der Fortbestand des Reichswasserschutzes S. 88. — Der Schiffsverkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal im Jahre 1921. S. 90. — Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete. S. 91. — Kleine Mitteilungen S. 92. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 97. — Aus verwandten Vereinen. S. 97. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 93. — Kursbericht. S. 98. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 98.

Einladung zum Binnenschiffahrtskongreß
am 4. und 5. April 1922 in Essen a. d. Ruhr und Duisburg.

1. Tag (4. April).
Essen a. d. Ruhr.

10 Uhr vorm. pünktlich: Tagung des **Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt** im Städtischen Saalbau.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Herrn **Geh. Baurat Professor Dr.-Ing. e. h. de Thierry-Berlin-Grunewald: „Schiffahrt und Wasserkraft“.**
2. Vortrag des Herrn **Regierungs- und Baurat Momber-Goslar: „Wirtschaftliche Untersuchungen über Kanalabmessungen und Schiffsgrößen.“**
3. Vortrag des Herrn **F. L. Schlingemann, Hoofdingenieur van den Rijkswaterstaat zu Roermond: „Die Wasserstraßen in den Niederlanden“.**

1 Uhr nachmittags: Gemeinsames Mittagessen im Städtischen Saalbau.

3 Uhr nachmittags: **Besichtigung der Wasserbau- und Binnenschiffahrtsausstellung** unter sachkundiger Führung. Während der Besichtigung werden an den größeren ausgestellten Kanalprojekten Mitteilungen über den gegenwärtigen Stand der Projekte gemacht werden.

Anmerkung: Das trockene Gedeck des gemeinsamen Mittagessens kostet etwa 50 Mark.

Vorbestellungen auf Zimmer und Anmeldungen zum gemeinsamen Mittagessen werden bis spätestens 27. März an das Verkehrsamt der Stadt Essen a. d. Ruhr, Rathaus, Zimmer 161, erbeten. Den in den nächsten Tagen an unsere sämtlichen Mitglieder zum Versand gelangenden Einladungen werden vorgedruckte Anmeldekarten beigelegt werden.

Falls einzelne Besucher des Kongresses nicht an dem gemeinsamen Mittagessen teilnehmen wollen, ist ihnen in den unteren Räumen des Städtischen Saalbaues Gelegenheit gegeben, ein einfaches Essen, bestehend aus Suppe und einem Gang, zu etwa 20 Mark, einzunehmen. Die Preise entsprechen den zeitigen Verhältnissen, sie erhöhen sich mit der fortschreitenden Teuerung.

Während des Kongresses wird gegenüber dem Hauptbahnhof im Verkehrsverein — Handelshof — eine Wohnungsvermittlungsstelle für solche Personen eingerichtet, die vorher ihre Wohnungen nicht sichergestellt haben. Es wird jedoch dringend empfohlen, sich der Vorausbestellung zu bedienen. Bei Zimmermangel in den Hotels hat das Verkehrsamt der Stadt Essen eine größere Anzahl besserer Privatzimmer gegen ortsübliches Entgelt sichergestellt.

Es wird empfohlen, auch für den zweiten Tag (Duisburg) in Essen Quartier zu nehmen, da in Duisburg wegen der Besatzung die Quartierbeschaffung sehr schwierig ist. Für Duisburg, das im besetzten Gebiet liegt, ist der Besitz eines Personalausweises erforderlich, auch für den Tagesaufenthalt.

2. Tag (5. April).
Duisburg.

10 Uhr vorm. pünktlich: Außerordentliche Mitgliederversammlung des **Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen** im Börsenhaus, Düsseldorfer Straße 7.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Herrn **Gesandten und bevollmächtigten Minister Seeliger** über **„Die internationalen Stromakte“.**
2. Vortrag des Herrn **Reedereidirektor Engberding,** Mitglied des preußischen Landtages, über **„Die Entwicklung des Rhein—Hannover-Kanalverkehrs und seiner Schiffahrt seit Inbetriebnahme des Kanals“.**

12,30 Uhr nachmittags: Gemeinsames Mittagessen im Großen Saal der städtischen Tonhalle.

1,45 Uhr nachmittags: **Besichtigungen** (Duisburg-Ruhrorter Häfen und industrielle Werke am Rhein). Näheres wird noch schriftlich mitgeteilt.

Wir laden unsere Mitglieder zu den vorstehenden Veranstaltungen ein und bitten um recht zahlreichen Besuch.

Der Vorstand des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Der Vorsitzende:	Der Geschäftsführer:
Flamm	**Punt**
Geh. Reg.-Rat, Professor.	Major a. D.

Der Vorstand
des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen.

Der Vorsitzende:	Der Syndikus:
Gustav Stinnes	**Dr. Schmitz.**
Kommerzienrat.	

Bericht über die Sitzung des Großen Ausschusses

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, abgehalten am 2. März 1922, nachmittags 5½ Uhr im Großen Sitzungssaal des Vereinshauses deutscher Ingenieure, Berlin, Sommerstraße 4a mit Lichtbildervortrag des Herrn Direktor Haag, Berlin-Nikolasee: „Brückenlose Kanäle".

Den Vorsitz führt Geh. Reg.-Rat O. Flamm.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und begrüßt die erschienenen Herren, insbesondere die zahlreichen Vertreter der Ministerien des Reiches und Preußens. Es sind erschienen:

Vom Reichsverkehrsministerium: Ministerialdirektor Dr. Ing. Ottmann, Ministerialdirektor Dr. Reuß, Ministerialrat Baur, Oberregierungsrat Dr. Diller, Reg.- und Baurat Mirbach.

Vom Reichswehrministerium: Oberstleutnant Steffen.

Vom Reichsministerium für Wiederaufbau und Reichswirtschaftsministerium: Geh. Reg.-Rat Ministerialrat Dr. Wehrmann, Regierungsrat Dr. Teubert.

Vom Preuß. Handelsministerium: Oberregierungsrat Haselau, Ministerialrat Gehrs.

Vom Reichsschatzministerium: Ministerialrat Dr. Ing. Schäfer.

Vom Ministerium des Innern Oldenburg: Staatsminister Scheer.

Der Vorsitzende gibt dem tiefen Schmerz Ausdruck, den der Zentralverein durch den Tod des Ministerialdirektors a. D. Dr. Sympher erfahren hat.

Der Vorsitzende widmet dem Andenken des Verstorbenen Worte wärmster Teilnahme und weist darauf hin, daß seiner in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt gedacht worden ist. Er bittet die Anwesenden, sich von den Plätzen zu erheben. Die Versammlung erhebt sich, um das Andenken des Verstorbenen zu ehren.

Der Vorsitzende weist sodann darauf hin, daß der später folgende Vortrag in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt zum Abdruck gebracht werden wird.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung erteilt der Vorsitzende dem Geschäftsführer das Wort.

Major Punt: Meine Herren! Wie an dieser Stelle bereits im Dezember mitgeteilt und wie wohl allen Anwesenden durch die Veröffentlichungen in unserem Vereinsorgan, der Zeitschrift für Binnenschiffahrt, bekannt geworden ist, findet im Frühjahr in Essen eine große Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung statt. Die Ausstellung, deren Beginn ursprünglich auf den 9. März festgesetzt worden war, wird nunmehr am 31. März beginnen und bis zum 30. April dauern. Der Zentralverein hat in ständiger Fühlung mit der Ausstellungsleitung gearbeitet und die Bestrebungen der Ausstellung nach besten Kräften unterstützt. So ist denn auch das Interesse an dieser Ausstellung außerordentlich stark gewachsen. Es hat sich gezeigt, daß sich sehr starke wirtschaftliche Interessen mit der Ausstellung verknüpfen. Fast alle deutschen Kanalvereine haben dank der Vorzugsbedingungen, die wir für diese Vereine mit der Ausstellungsleitung vereinbart hatten, ihre Projekte angemeldet. Naturgemäß hat hierauf die im Sommer stattfindende Miama 1922 einen gewissen Einfluß ausgeübt, insofern, als die östlichen Kanalvereine nur zum Teil ausstellen werden. Die nicht ausstellenden Vereine haben es vorgezogen, auf der ihnen näherliegenden Miama ihre Projekte zur Darstellung zu bringen. Die Kanalvereine des Westens und Südens jedoch werden ausnahmslos ausstellen, so besonders diejenigen Projekte, die mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Die bedeutendsten Baufirmen, wie Philipp Holzmann, Gebrüder Helfmann, Grün und Bilfinger, Dyckerhoff & Widmann, werden große Ausstellungen veranlassen. Ebenso werden der Werftbetrieb und die übrige Industrie, die für den Wasserbau und die Schiffahrt maßgebend sind, mit ihren größten und führenden Werken erscheinen. Die Hafen- und Verladeanlagen unserer Häfen werden wichtige und moderne Konstruktionen zeigen. Es zeigt sich aber auch allgemein, gerade in der technischen Industrie, soweit sie dem Wasserbau entfernter steht, eine erwartungsvolle Stimmung gegenüber dieser Ausstellung. Man glaubt annehmen zu können, daß dort, wo das Wirtschaftszentrum Deutschlands sich befindet, auch für die Lösung wasserwirtschaftlicher Fragen Wichtiges geleistet werden dürfte, auch das Reichsverkehrsministerium wird sich selbst an der Ausstellung beteiligen. Die Rheinschiffahrt, besonders vertreten durch den Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, bringt der Ausstellung naturgemäß das größte Interesse entgegen. Alles in Allem kann man behaupten, daß die Ausstellung den Erwartungen voll und ganz entsprechen wird. Sie will nichts anderes sein als eine Fachausstellung, die sich auf den speziellen Raum ihres Gebietes beschränkt.

Der Zentralverein wird am 4. April in Essen, der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 5. April im benachbarten Duisburg eine Tagung abhalten. Wegen der Tagesordnung haben wir Vereinbarungen mit dem Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen getroffen. Auf der Tagung wird zunächst ein Vortrag unseres zweiten stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Geheimrat Dr. de Thierry über „Schiffahrt und Wasserkraft" gehalten werden, sodann ein Vortrag des Herrn Regierungs- und Baurat Momber über „Wirtschaftliche Untersuchungen über Kanalabmessungen und Schiffsgrößen". Daran wird sich ein dritter Vortrag eines holländischen Fachmannes über holländische Wasserstraßen und Binnenhafenbauten anschließen. Nach dem offiziellen Teil wird ein gemeinsames Mittagessen stattfinden und am Nachmittag wird Gelegenheit gegeben, die Ausstellung unter sachkundiger Führung zu besichtigen. Unsere Mitglieder werden auch am nächsten Tage die Mitgliederversammlung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen im benachbarten Duisburg besuchen können. Im Anschluß hieran werden die umfangreichen Hafenanlagen Duisburg-Ruhrort gezeigt werden.

Wir richten an alle unsere Mitglieder und Freunde die Bitte, die Ausstellung und die beiden Tagungen zu besuchen und mit dabei zu helfen, die Anteilnahme an dem notwendigen Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes in immer weitere Volkskreise zu tragen. Die Ausstellung ist dazu angetan, ein wirksames Werbemittel für diesen Ausbau zu werden.

Geheimrat Flamm: Wünscht zu Punkt 1 jemand der Herren das Wort. Da dies nicht der Fall, ist Punkt 1 erledigt.

Wir kommen nun zum Punkt 2 der Tagesordnung. Ich bitte Herrn Direktor Haag, seinen Vortrag zu halten.

Brückenlose Kanäle.

Brückenlose oder brückenfreie Kanäle haben in der Vergangenheit nicht gebaut werden können, weil wir kein Mittel hatten, Brücken, mit denen wir unsere Straßen und Eisenbahnen über die Kanäle und Flüsse hinwegführen, durch andere, den gleichen Zweck erfüllende Bauwerke zu ersetzen. Erst seitdem die Grundsätze des Unterwassertunnelbaues feststehen, d. h. das Verfahren bekannt ist, das man anwenden muß, um einen unter Wasser befindlichen Raum in einer vorgeschriebenen wagerechten oder geneigten Richtung zu verlängern und in dem so gewonnenen größeren Raum einen Tunnel zu bauen, können wir statt der Brücken, die über einen Kanal führen, Tunnel, die unter dem Kanal hindurchführen, bauen, wo wir dies tun wollen. Beschränkt sind wir in der Ausführung von Unterwassertunneln einstweilen nur durch die Tiefe unter Wasser, die von Arbeitern in Druckluft noch erreichbar ist, d. h. ungefähr 30 m Tiefe. In größere Tiefen dürfen wir uns vorerst nicht wagen.

Das Bild eines unter einem Kanal hindurchführenden Tunnels brauche ich Ihnen nicht vorzuführen. Jeder unter einer Eisenbahn durchführende Tunnel sieht geradeso aus. Die Enden des Tunnels werden durch Rampen, Treppen oder Aufzüge mit den Uferstraßen verbunden. Je größer der Querschnitt des Tunnels im Lichten ist und je heller, trockener und zugfreier der Tunnel ist, desto besser ist es.

Der Verkehr im Freien über eine Brücke ist in der Regel angenehmer als der durch einen Tunnel. Liegen die Uferstraßen hoch, so ist das Gefälle, das in den Tunnelrampen zu überwinden ist, größer als das Gefälle von Brückenrampen zu derselben Stelle. Umgekehrt kommt es vor, daß das Gefälle von Brückenrampen größer ist als das von Tunnelrampen, z. B. wenn die Uferstraßen tief liegen und die Brückenfahrbahn hoch über den Kanal hinwegführt.

Viele Brücken sind für den Schiffer ein Hindernis auf seiner Fahrt, so daß man oft die Überführung einer Straße oder Bahn über den Kanal mittels einer Brücke oft gern vermeiden und die Unterführung durch einen Tunnel vorziehen wird. — Jeder Brückenpfeiler im Flußbett nötigt den Schiffer zur Vorsicht vor dem Anprall des Schiffes an den Pfeiler. Zwei Pfeiler verengen die Durchfahrtsweite. Liegt die Fahrbahn der Brücke tief, so beschränkt sie die Durchfahrtshöhe. Es müssen Klapp-, Dreh-, Hub- oder dergl. bewegliche Brücken gebaut werden, die in der Anlage, Bedienung und Unterhaltung teuer sind und den Schiffer oft zu unerwünschtem Aufenthalt nötigen. — Soll ein Kanal durch Anstauen des Wasserspiegels für größere Schiffe nutzbar gemacht werden, so verringert der Anstau die freie Durchfahrtshöhe unter den Brücken und es werden teuere Brückenumbauten und Brückenhöherlegungen erforderlich. Alle diese Übelstände und Schwierigkeiten werden bei Tunnelunterführungen vermieden. Der Schiffer hat dann freie Fahrt!

Die Verbindungen der Ufer an Wasserstraßen, in denen rege Seeschiffahrt herrscht und die Schiffe heftigen Stürmen ausgesetzt sind, sollten, wo keine besonderen Gründe dagegen sprechen, durch Unterwassertunnel hergestellt werden, damit die Schiffe nicht in Gefahr kommen, bei Sturm gegen eine Brücke angetrieben und dabei selbst beschädigt zu werden und auch noch die Brücke zu beschädigen oder gar für einige Zeit unbrauchbar zu machen. Eine Brücke ist viel leichter beschädi-

gungen oder Zerstörungen ausgesetzt, als ein unter Wasser liegender Tunnel, den man von oben nicht sieht und den man nur voll Wasser laufen zu lassen braucht, um ihn, baulich unverändert, vorübergehend unbenutzbar zu machen.

Verbindungen, wie die von Stralsund nach Rügen, oder vom Festland nach den Inseln an der Küste, oder zwischen den dänischen Inseln und von diesen nach Schweden hinüber, eignen sich in bester Weise für die Anlage von Verkehrstunneln unter Wasser, weil der Seeboden in erreichbarer Tiefe liegt oder auf erreichbare Höhe aufgefüllt werden kann.

Kreuzungen großer Kanäle, z. B. des Suez-Kanals, oder des Nord-Ostsee-Kanals, lassen sich mit Unterwassertunneln leichter herstellen, als mittels Brücken mit hoher Durchfahrt für Seeschiffe mit Masten, die große Aufwendungen erfordern oder unausführbar sind.

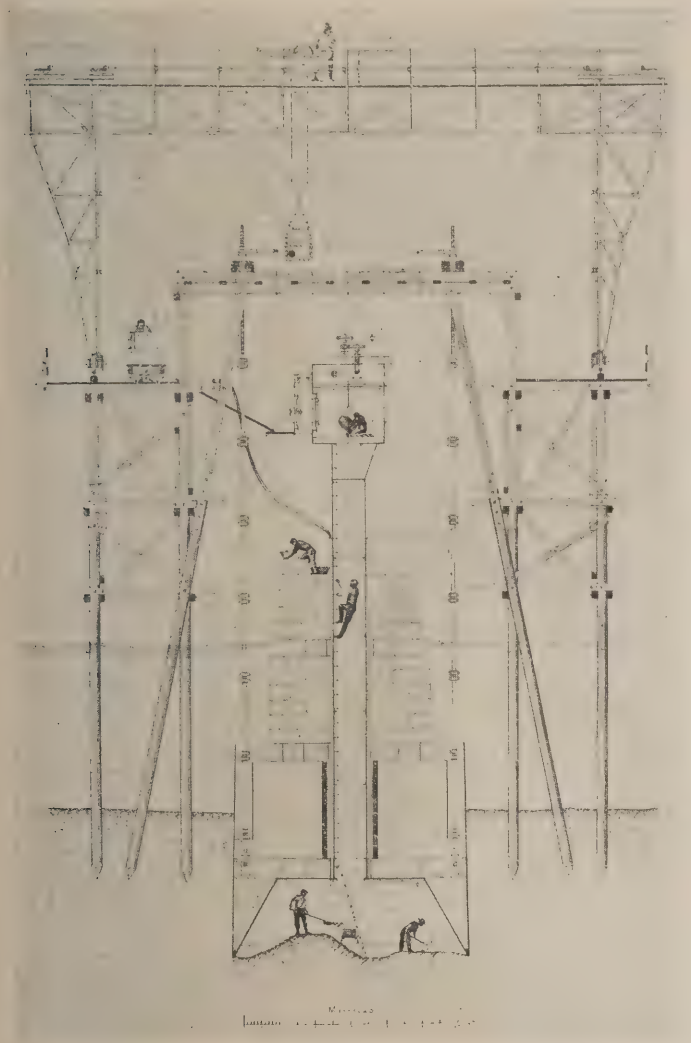


Abb. 1.

Noch ein anderes wichtiges Anwendungsgebiet für Unterwassertunnel möchte ich vorwegnehmen: Über einen Hafen kann man der Schiffahrt wegen keine Brücken bauen. Man kann aber den Hafen an jeder Stelle mit einem Tunnel unterfahren und so die gegenüberliegenden Hafenufer verbinden. Der Hamburger Elbtunnel bei St. Pauli ist ein solcher Hafentunnel, der sich als nützlich erweist. Und wenn seine Ausführung auch nicht fehlerfrei war, wie der gefährliche Luftaus- und Wassereinbruch während des Baues am 24. Juni 1909 bewiesen hat, sondern uns gelehrt hat, wie man einen Arbeitsraum unter Wasser nicht vortreiben soll, so ist die Ausführung doch nach vieler Mühe geglückt und der Tunnel erfüllt seinen Zweck.

In früherer Zeit konnte man Kanäle und Flüsse unterdückern, d. h. man konnte ein Rohr, meist für Gas- oder Wasserleitungen bestimmt, quer durch den Kanal oder Fluß in die Sohle verlegen und zuschütten. Man konnte auch einen Tunnel in die Sohle eines trockengelegten Kanales einbauen. Man konnte aber keinen Arbeitsraum von einem Ufer nach dem anderen unter Wasser vortreiben und in dem so gewonnenen Raum einen Tunnel bauen.

Der erste Gedanke, hier in Berlin Tunnelarbeitsräume unter Wasser in wagerechter oder geneigter Richtung vorzutreiben, stammt aus dem Jahre 1894. Damals lagen die Vorschläge des Geh. Baurates Mackensen vor, die er im Auftrage der A. E. G. für die Inangriffnahme der Berliner Untergrundbahnen, die auf lange Strecken im Grundwasser liegen, ausgearbeitet hatte, die aber der großen Druckluftverluste im Sandboden wegen schwerlich ausführbar gewesen sein würden. — Die Bredtschneidersche Grundwasserabsenkungsmethode, die später beim Bau der Berliner Untergrundbahnen weitgehende und zweckmäßige Anwendung fand, war damals noch unbekannt. — Wo diese Methode nicht anwendbar ist, weil die Tunnel im Wasser liegen, und der Wasserzudrang in den Tunnelbauraum mit Brunnen nicht bewältigbar ist, oder wo die Kosten der Grundwassersenkung zu hohe werden, oder das Verfahren der Gefahr des Durchbruches

Abb. 2.

Abb. 3.

des Grundwassers in die Baugrube wegen zu gefährlich wird und die Verluste an Druckluft zu groß werden, muß in folgender Weise, die aus der bei Pfeilergründungen des Brückenbaues üblichen Druckluftgründungsmethode abgeleitet ist, vorgegangen werden.

Die bei Druckluftgründungen gebräuchlichen Senkkästen sind Kästen ohne Boden, die bis auf die Sohle eines Flusses oder Seebeckens durchs Wasser und weiter durch Ausgrabung und Entfernung der Erde in den unten offenen Kästen unter Wasser in den Erdboden versenkt werden. (Abb. 1)

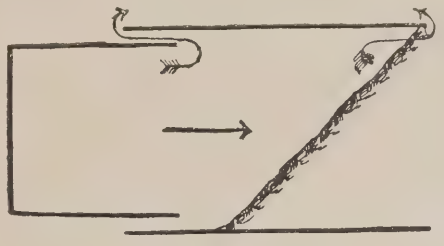


Abb. 4.

Das Wasser wird aus den Kästen durch einströmende Druckluft bis zur Unterkante der Umfassungswände verdrängt. Die Ausgrabungs- und Förderarbeiten werden von Arbeitern in Druckluft ausgeführt.

Will man einen solchen Kasten, wie er in Abb. 2 schematisch dargestellt ist, statt in senkrechter Richtung abwärts in wagerechter Richtung vorwärts bewegen, so muß man den Kasten anstatt am Boden, an der in der Richtung der Bewegung gelegenen Seitenwand offen lassen (Abb. 3). Will man zudem den Hohlraum des Kastens in der Bewegungsrichtung vergrößern, so muß man von der unveränderlichen steifen Form des Kastens zur verlängerbaren, ausziehbaren Form übergehen (Abb. 4).

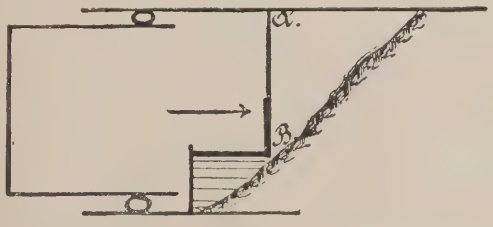


Abb. 5.

Bei den in den Abbildungen 3 und 4 dargestellten Kastenformen lagert sich der Boden unter natürlicher Böschung im Arbeitsraum ab. Die Formen sind aber ohne inneren Ausbau des Kastens nicht brauchbar, weil die in den Arbeitsraum zur Verdrängung des Wassers eingeführte Druckluft zwischen den Wänden und am vorderen Ende der Arbeitskammer in der Richtung der Pfeile (Abb. 4) nach oben entweichen würde und dabei durch ihre aufwühlende oder sprengende Wirkung noch Schaden verursachen könnte, abgesehen von den großen Verlusten an Druckluft.

Gegen das Entweichen der Druckluft zwischen den Wänden schützt eine zwischen die Wände eingelegte Dichtung (Abb. 5), die die Fuge zwischen den Wänden dauernd verschließt und

beim Verschieben des beweglichen Kastenteiles über den feststehenden Teil hinwegleitet. Der Eintritt des Grundwassers in den Arbeitsraum und das Entweichen der Druckluft werden durch den Einbau der Querwand A und B und den dauernden Wasserverschluß der Öffnung am unteren Ende dieser Wand durch die Druckluft verhindert (Abb. 5). Der Fuß der unter Wasser liegenden Böschung ist vom Arbeitsraum aus in den an der Öffnung bei B gebildeten Sumpfe angreifbar. In dem Maße, wie der Böschungsfuß im Sumpfe unter Wasser abgegraben wird, fällt die anstehende Erde der natürlichen Böschung entlang unter Grundwasser in den Sumpf herab und rückt die Böschung vorwärts. In gleichem Maße wird der Vortriebteil des Kastens mit seiner Schneide in das Erdreich durch Druckpressen oder

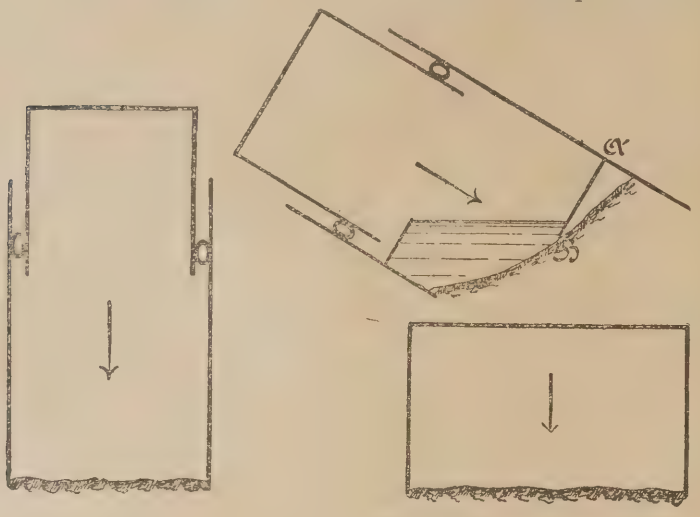


Abb. 6—8.

Schrauben vorwärtsgetrieben. Die Böschung des Erdbodens verbleibt stets im Innern des Vortriebteiles. Die Wand A—B darf bei ihrer Vorwärtsbewegung keinem oder nur leicht überwindbarem Widerstand begegnen.

Bei abwärtsgeneigter Tunnelrichtung wird die Abschlußwand A—B niedriger (Abb. 6). Mit größeren Neigungen oder für senkrecht abwärts gerichteten Tunnelvortrieb (Abb. 7) wird sie entbehrlich.

beweist, daß Erd- und Gründungsarbeiten im Trockenen (I) und Bagger- und Gründungsarbeiten unter Wasser (II) hinsichtlich der Schwierigkeiten ihrer Ausführung ähnlich zueinander sich verhalten, wie Tunnelbauarbeiten im Trockenen (III) und Tunnelbauarbeiten unter Wasser (IV).

Die Arbeitsverfahren I—III sind bekannt; die Erschließung des Arbeitsverfahrens IV, des Unterwassertunnelbaues, ist zu erstreben!

Es würde hier zu weit führen, die Vorschläge für die Lösung und die Zutageförderung der unter Grundwasser vor Ort, vor der Abschlußwand A—B (Abb. 5), zu entfernenden Bodenmassen hier alle zu beschreiben. Interessenten seien auf den Aufsatz in der Zeitschrift „Der Bauingenieur", Heft 17, Jahrgang 1920, Seite 499—502 und die daselbst weiter genannten, in der „Deutschen Bauzeitung" und dem „Zentralblatt der Bauverwaltung" erschienenen Aufsätze verwiesen.

Die Annahme, das Wasser könne aus dem Vorraum vor der vorderen Tunnelabschlußwand durch Druckluft verdrängt werden, ist selten zulässig und hat schon oft zu übelsten Folgen geführt, z. B. beim Bau des Hamburger Elb-Tunnels (vergl. Z. d. V. d. I., Band 56, Seite 1395 und Z. d. B. Nr. 11, Jahrgang 1919, Seite 58). Wasser ist durch Druckluft nur in senkrechter Richtung abwärts aus dicht umschlossenen und überdeckten Räumen verdrängbar! Auf Luftdichtigkeit des Erdbodens kann man sich nur selten verlassen! Plötzliche Luftausbrüche aus den Arbeitsräumen können zu den schwersten Katastrophen führen. Außerdem sind die Druckluftverluste beim Einpumpen von Druckluft in nicht dicht umschlossene und überdeckte Räume ungeheure. Es muß also darnach gestrebt werden, den Boden vor der vorderen Abschlußwand eines Tunnelraumes unter Wasser zu gewinnen, d. h. ihn auszubaggern, gerade so wie der bei der Ausführung von Kanal- und Flußvertiefungen und Erweiterungen zu beseitigende Boden ausgebaggert werden muß (vergl. Abb. 9, II), wenn man von Taucherarbeit, mit der keine Massenleistungen zu erzielen sind, absehen will.

Abbildung 10 stellt einen für diese Baggerarbeit gedachten Unterwassertunnelbagger dar, der in der Zeitschrift „Der Bauingenieur" Jahrgang 1921, Heft 8, Seite 221—222, näher beschrieben ist.

Gerade so wie der in dem Senkkasten eines Pfeilers im Trockenen, d. h. unter Wasserverdrängung aus dem Arbeitsraum durch Druckluft gewonnene Boden in eine Luftschleuse geschüttete und ins Freie ausgeschleust wird (Abb. 1), muß der von dem Unterwassertunnelbagger aus dem mit Wasser gefüllten Vorraum vor der vorderen Abschlußwand eines Unterwasser-

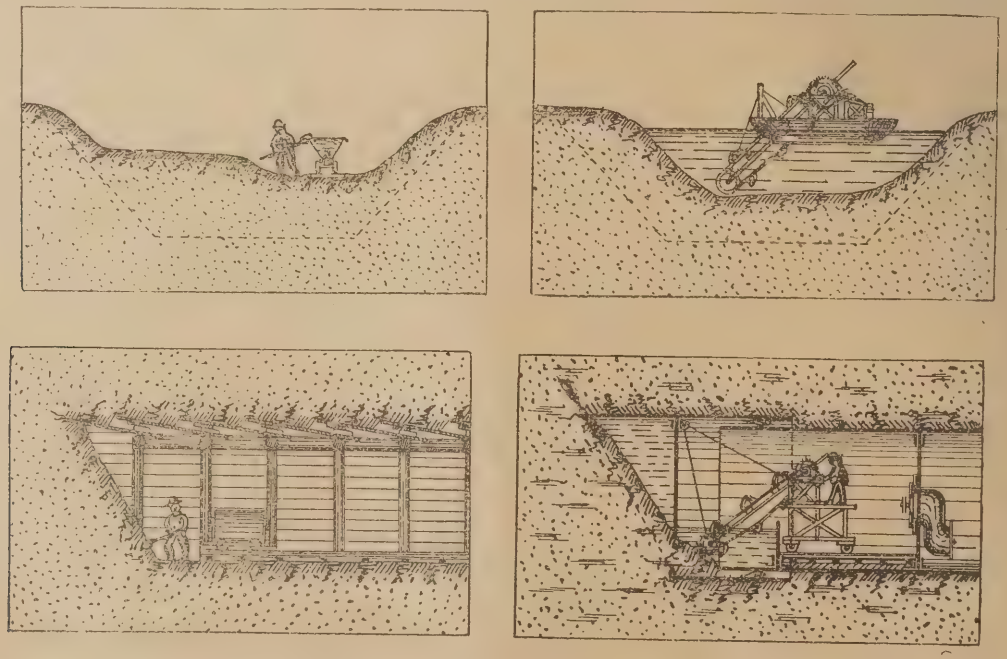


Abb. 9.

Bei Pfeilergründungen des Brückenbaues sieht man von der ausziehbaren Gestaltung der Seitenwände des Arbeitsraumes ab, weil die Decke der Arbeitskammer nicht dauernd an derselben Stelle festgehalten und der Arbeitsraum unter dem Pfeiler mit fortschreitender Versenkung des Kastens nicht vergrößert zu werden braucht. Es wird Abb. 8 gleich Abb. 2, d. h.: Die Druckluftgründung im Brückenbau ist die einfachste, seither gebräuchliche Sonderform des Raumvortriebes unter Wasser und in wasserreichem Boden.

Der Vergleich der in Abb. 9 schematisch dargestellten vier Arten von Raumgewinnungsverfahren im Tiefbau untereinander

tunnels von dem Bagger in eine Schleuse geschüttet und aus dem höheren Wasserdruck des umgebenden Grundwassers in den Tunnel geschleust werden zur Weiterförderung ins Freie. Falls vor der Ausschleusung das Wasser in der Schleuse durch Druckluft verdrängt worden ist, ist der Boden aus der an die Stelle des Wassers getretenen Druckluft auszuschleusen. Bei Druckluftgründungen und Unterwassertunnelvortrieben kommt zur Bodenausschachtung in bekannter Weise, im Trockenen oder durch Baggerung unter Wasser, die Bodenausschleusung als eine unerläßliche Nebenleistung hinzu!

Die früher gebräuchlichen sehr starken Eisenummantelungen

von Unterwassertunneln, die sehr teuer waren und in der heutigen Zeit kaum erschwinglich sein würden, sind durch billige Umhüllungen aus Blechen, Holz- oder Eisenbetontafeln ersetzbar, wenn die Umhüllungen bis zur vollen Ausmauerung des Tunnels auf Lehrgerüsten mittels Spindeln oder Pressen abgestützt werden. Mit Hilfe der Pressen können die Umhüllungen vor der Ausmauerung des Tunnels an das umgebende Erdreich fest angedrückt werden. (Näheres hierüber siehe die Druckschrift „Grundzüge des Unterwassertunnelbaues", Verlag Jul. Springer, 1916.)

Es ist zu unterscheiden, ob ein Tunnel auf der Sohle eines Kanals oder Flusses, oder auf der Sohle eines quer durch das Kanal- oder Flußbett gebaggerten Grabens durch freies Wasser, oder ob er unter dem Kanal- oder Flußbett durch das unter Wasser liegende Erdreich vorgetrieben werden soll. Der Vortrieb durch offenes Wasser ist erheblich leichter ausführbar, weil jede mühevolle Erdarbeit wegfällt. Es handelt sich dann nur um die Ausführung von Tunnelarbeiten, die in einer das Tunnelende umschließenden und mit der Fertigstellung des Tunnels sich langsam über das jeweils fertige Tunnelende verschiebenden Taucherglocke auszuführen sind unter Zubringung der Baumaterialien und Zugang der Arbeiter durch die fertige Tunnelstrecke. Tunnelvortriebe durch den Erdboden unter Wasser sind wesentlich mühsamer, zumal auch noch die Reibung des vorzutreibenden Tunnelschildes im Erdboden zu überwinden ist.

In allen Ausführungsfällen muß das Gewicht eines Vortriebsschildes, einer Taucherglocke oder einer fertigen Tunnelstrecke unter Wasser dauernd größer sein als der Auftrieb der Teile.

Für den Unterwassertunnelbau bestehen in der Zukunft große und wichtige Anwendungsmöglichkeiten, von denen hier nur die folgenden angeführt seien:

1. Herstellung von Unterwasserverbindungen gegenüberliegender Ufer an Strömen, Flüssen, Seen, Kanälen, Häfen und anderen Wasserbecken, ferner von Inseln untereinander und von Inseln mit dem Festland.
2. Der Bau von Untergrundbahnen in wasserreichem Boden.
3. Die Durchtunnelung wasserreicher Gebirgsstrecken im Tunnelbau.
4. Die Entwässerung von Städten mittels tiefliegender Kanäle.
5. Grundwassergewinnung aus Tunneln und Stollen anstatt aus Tiefbrunnen zur Wasserversorgung von Städten und Gemeinden.
6. Die Herstellung von Ent- und Bewässerungsleitungen unter Wasser (Ersatz für Ducker).
7. Das Anschneiden von Stauseen unter Wasser zum Zwecke der Wasserkraftgewinnung.
8. In senkrechter Richtung abwärts: die Herstellung von Brunnen und Schächten im Tiefbau und im Bergbau.

Wenn es mir gelungen ist, Sie zu überzeugen, daß Brücken über Kanäle und Flüsse da, wo es rätlich und nützlich ist, durch Tunnel unter den Kanälen in Zukunft überall ersetzt werden können, so ist der Zweck meines Vortrages erreicht.

Ich schließe mit den Worten, die Herr Geh.-Rat Prof. Dr. de Thierry kürzlich in einem Aufsatz in einer öffentlichen Zeitung über die Zukunftsprobleme der deutschen Binnenschiffahrt am Schlusse ausgesprochen hat:

„Eine befriedigende Lösung der Zukunftsprobleme der deutschen Binnenschiffahrt ist nur durch enge Verquickung wirtschaftlicher und technisch-wissenschaftlicher Arbeit zu erwarten. Hoffentlich gelingt es, der Welt den Nachweis zu erbringen, daß der deutschen Wissenschaft Kräfte innewohnen, deren Spannkraft trotz der Not der Zeit oder vielleicht gerade wegen der Not der Zeit mit den Widerständen wächst!"

Diese Worte mögen für das ganze Gebiet von Technik und Wirtschaft gelten!

Geheimrat Flamm: Ich danke dem Herrn Vortragenden für diese hochinteressanten Ausführungen, die ein Gebiet behandeln, das mir fremd war. Daß ein brückenloser Kanal für die Schiffahrt von Wert ist, ist wohl klar, und ich würde mich freuen, wenn es Herrn Direktor Haag gelingen würde, Interessenten für seine Pläne zu bekommen. Ich stelle den Vortrag zur Diskussion. Da das Wort nicht gewünscht wird, betrachte ich Punkt 2 als erledigt und schließe die Versammlung, indem ich nochmals dem Vortragenden den Dank der Versammlung ausspreche.

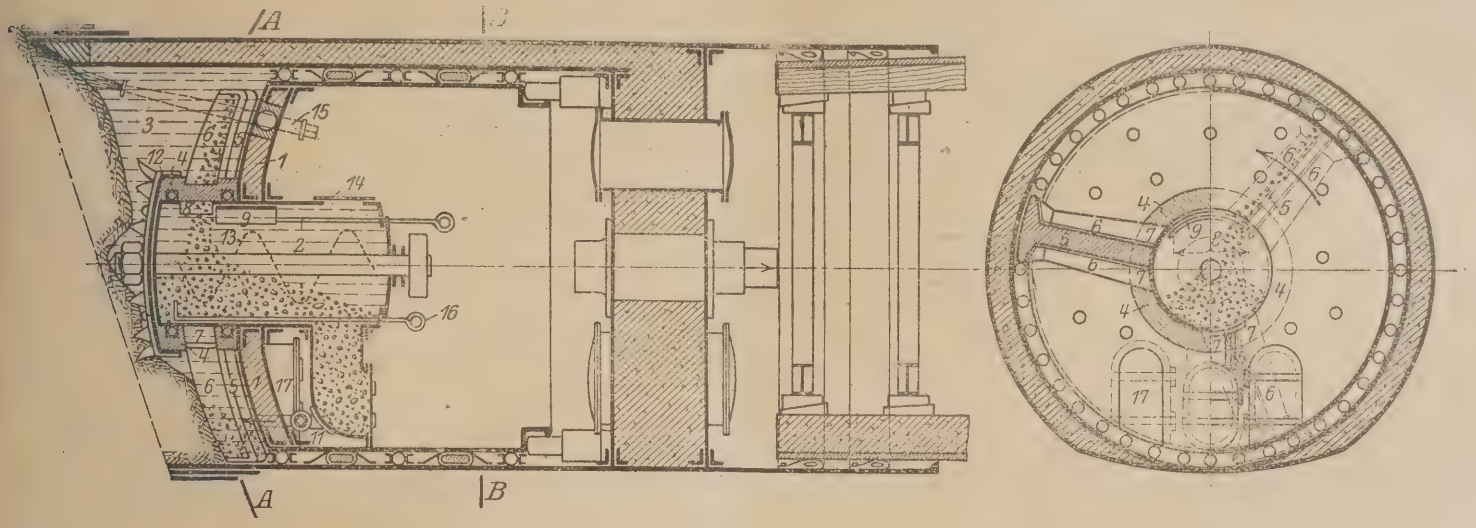


Abb. 10. Unterwassertunnelbagger mit Erdförderschleuse.

Die Wasserbau- und Binnenschiffahrt-Ausstellung Essen 1922, 31. März bis 30. April.

Die Ausstellung für Wasserbau und Binnenschiffahrt in Essen 1922 wird eine vorzügliche Übersicht über die Fragen der Wasserwirtschaft geben. Daß die wichtigsten Schiffahrtskanäle dort in ihren ganzen Darstellungen, Plänen und Modellen gezeigt werden, dürfte bekannt sein. Erfreulich ist das Interesse, das die Kanal- und Schiffahrtsvereine der ganzen Veranstaltung entgegen bringen. Es zeigt sich, daß die wasserwirtschaftlichen Kreise Deutschlands in einem Bezirk, der stets an wirtschaftliche und technische Sachlichkeit geknüpft ist, besondere Vorteile für ihre Ziele erwarten. Es muß ja auch bald zu einer Klärung kommen, welche Schiffahrtstraßen in der nächsten Zeit gebaut werden und gebaut werden können. Es muß aber auch eine starke Interessierung der ganzen deutschen Industrie für den Gedanken der Wasserstraßen erfolgen. Die Essener Veranstaltung verspricht hier ein Weckruf zu werden, soviel auch in der deutschen Wasserwirtschaft in den letzten Jahrzehnten geleistet worden ist. Die Wasserwirtschaft ist ein Gebiet, das sich stets auf große Straßen und Landschaften bezieht. Engherziges Lokalinteresse kann hier niemals den endgültigen Ausschlag geben. Davon läßt sich auch die Essener Ausstellung leiten. Sie wünscht eine Vereinigung der Interessen von Süden und Norden. Sie möchte alle Interessenten der Wasserwirtschaft zu einer großen Kundgebung zusammenführen. Es ist wohl zu erwarten, daß alle wasserwirtschaftlichen Kreise, vor allem diejenigen, welche an der Binnenschiffahrt beteiligt sind, nicht nur der Ausstellung Beachtung zuwenden, sondern sie auch in jeder erdenklichen Weise fördern. Die Besprechungen in Zeitschriften und Zeitungen bieten bei aller Hervorhebung ihres großen Wertes doch nicht das, was eine große Veranstaltung der deutschen Binnenschiffahrt und Wasserwirtschaft vermag. Die Möglichkeit des unmittelbaren Gedankenaustausches, die gleichzeitige Aussprache mit zahlreichen Vertretern des Wasserbaues, der Wasserwirtschaft, der Binnenschiffahrt, des Handels usw. bietet doch unzweifelhaft Gelegenheit, vieles zu fördern, was bisher immer nur im Kreise der Erwägungen lag. Gerade Westdeutschland spielt ja in der Wasserwirtschaft heute eine besondere Rolle. Unsere

Verkehrswirtschaft kann nur wirtschaftlich gestaltet werden, wenn die Eisenbahn ergänzt wird durch ein großes Wasserstraßennetz, wenn dieses aber auch durch die Mittel der Technik so ausgestaltet wird, daß alle Einrichtungen den größtmöglichen Nutzen versprechen. Die Ausstellung in Essen hat sich daher bemüht, vor allem diejenigen Firmen hineinzuziehen, welche sich mit der Einrichtung von Häfen, Transport- und Verladeeinrichtungen beschäftigen und diese werden Vorzügliches aus dem Bereich ihrer Tätigkeit zeigen. Die Durchführung der Arbeiten für die Wasserstraßen ist aber heute, in der Zeit der teuren Löhne, abhängig von unseren Baumaschinen. Große Bagger, Abraummaschinen, Pumpen und dergl. werden zu sehen sein. Der Wasserbau wird durch die Staatsverwaltungen und die hervorragendsten Baufirmen Deutschlands vertreten. Die Fläne und Modelle, die hier gezeigt werden, bieten so vielerlei, daß auch nicht im entferntesten eine Aufzählung gegeben werden kann. Es mag dies einer späteren Mitteilung überlassen werden. Es ist der Ausstellung gelungen, besonders auch diejenigen Firmen heranzuziehen, welche die Verwendung des Eisens im Wasserbau gefördert haben. Durch diese neuere Bauweise im Wasserbau ist zweifellos auch manche Verbindung zu Industriezweigen, die früher dem Wasserbau nicht so nahe gestanden haben, geschaffen worden. Man hat Einrichtungen getroffen, die auch die Wasserstraßen vielfach zu einer großzügigen Maschinerie zu machen wußten. Man denke nur an moderne Wehr- und Schleusenbauten. Auch die Elektrotechnik ist auf der Ausstellung vertreten, soweit sie mit der Binnenschiffahrt und Wasserwirtschaft in Beziehung steht. Der Flußschiffbau zeigt wichtige Modelle von Spezialschiffen. Hochangesehene Firmen haben ihre Anmeldungen eingereicht. So wird die Ausstellung in Essen technisch und wirtschaftlich viel Neues bieten. Es ist sehr erfreulich, daß weite Kreise unserer Bevölkerung daran lebhaften Anteil nehmen. So haben sich z. B. die Wassersportkreise gemeldet, weil sie sich sagten, daß eine Ausstellung, die sich mit den deutschen Gewässern befaßt, auch den Wassersport nicht vergessen dürfte. Verständnisvoll ist diesem Wunsche von der Ausstellungsleitung Rechnung getragen worden. Gewiß liegt Essen nicht an einem großen Strom, sondern an einem künstlichen Kanal. Aber es ist der Sitz bedeutender wasserwirtschaftlicher Unternehmungen, die für die deutsche Wasserwirtschaft von führender Bedeutung gewesen sind. Man denke an die Emschergenossenschaft, den Ruhrtalsperrenverein. Diese beiden Worte besagen für den deutschen Wasserwirt ein ganzes Programm. Es ist sehr zu wünschen, daß die Ausstellung für Wasserbau- und Binnenschiffahrt in Essen den Gedanken der klugen Bewirtschaftung der deutschen Gewässer in die weitesten Kreise des deutschen Volkes trägt. Mögen alle Kanal- und Schiffahrtsvereine, alle Wasserbaubehörden, alle Schiffahrt- und Handeltreibenden bedenken, daß diese Veranstaltung ihren eigenen Interessen dient.

Die Tagungen des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt und des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 4. und 5. April versprechen gerade durch die Wasserbau- und Binnenschiffahrt-Ausstellung besonders wertvoll zu werden. Es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß der Besuch der Ausstellung und der Tagungen ein außerordentlich starker werden wird. Wir bitten auch alle unsere Mitglieder, in ihren Bekanntenkreisen und der ihnen nahestehenden Tages- und Fachpresse für den Besuch der Ausstellung zu werben. Jeder, dem die deutsche Wasserwirtschaft am Herzen liegt, wird hierdurch seine eigenen Interessen fördern helfen.

Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Der Fortbestand des Reichswasserschutzes.

Von Dr. H. Danner.

Nachdem der Reichswasserschutz durch die erzielten Erfolge während der drei Jahre seines Bestehens seine Daseinsberechtigung als einheitliche Wasserpolizei für die Wasserstraßen über alle Erwartungen hinaus bewiesen hatte, hat der Reichsrat in seiner Vollsitzung vom 19. Januar 1922 den gegenwärtig dem Reichstagsausschuß vorliegenden Haushaltsentwurf angenommen, allerdings unter der Bedingung, daß der Reichswasserschutz künftig nicht mehr dem Reichsministerium des Innern unterstehen solle, unter dem er lediglich als eine ausgesprochene schutzpolizeiliche Einrichtung des Reiches eine Berechtigung haben würde, sondern daß er einem anderen Reichsministerium mit sonderpolizeilicher Zuständigkeit angegliedert würde. Seitens der Reichsregierung wurde diese Zusicherung gegeben, da kurz zuvor in einer Besprechung der beteiligten Reichsressorts der Vertreter des Reichsfinanzministeriums die Bereitwilligkeit des durch ihn vertretenen Ministeriums zur Übernahme des Reichswasserschutzes erklärt hatte. Neuerdings ist nun aber diese Erklärung zurückgenommen worden, und statt dessen stellt das Reichsfinanzministerium in Aussicht, nur einen Teil der Reichswasserschutzbeamten und -einrichtungen bis zur Höchststärke von 1000 Mann der Zollverwaltung einzugliedern. Damit wäre also das Ende einer einheitlichen wasserpolizeilichen Einrichtung des Reiches, die sich seit nahezu drei Jahren auf das beste bewährt hat, besiegelt. In folgendem sei nun zunächst ein kurzer Überblick gegeben über die Entstehung, den Aufbau und den bisherigen Tätigkeitsbereich des Reichswasserschutzes.

Nach der inneren Umwälzung war die öffentliche Gewalt im ganzen Reich außerordentlich geschwächt worden, und besonders durch die Waffenstillstandsbedingungen ihrer früheren Stütze beraubt. Die Staatsautorität bedurfte damals vor allem einer starken Polizei. In dieser Erkenntnis wurde zu Beginn des Jahres 1919 von den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit verantwortlichen Stellen auf den großen deutschen Strömen und an der Küste Schutzflotillen gebildet, die später zum Reichswasserschutz zusammengefaßt wurden. Die bis zu dieser Zeit vorhandenen Beamten der Strom- und Schiffahrtspolizei waren weder ihrer Zahl noch ihrer Ausrüstung nach dem mit modernen Waffen meist bandenmäßig auftretenden Verbrechertum gewachsen. In der Sitzung vom 13. September 1919 hatte das Reichskabinett die endgültige Beibehaltung des Reichswasserschutzes zur Gewährleistung eines dauernden Sicherheitsdienstes bei den Wasserstraßen beschlossen. Die für den Unterhalt des Reichswasserschutzes erforderlichen Mittel wurden in den Haushaltsplan des Reichsministeriums des Innern eingestellt. Von diesem wurde der Reichswasserschutz am 1. Oktober 1919 übernommen und ihm als selbständige Behördenorganisation vorläufig angegliedert, in Würdigung der schwierigen Finanzlage des Reiches aber im Rahmen des dringendsten Bedürfnisses aufgestellt.

Die einzelnen Reichswasserschutzverbände sind unter Anpassung an die jeweiligen geographischen und wirtschaftspolitischen Verhältnisse in Abschnitte und Bezirke gegliedert. Der Zuständigkeitsbereich eines Abschnittes umfaßt im allgemeinen das Gebiet eines Stromes oder einer Seeküste. Die Abschnitte sind in Bezirke eingeteilt, die nach wachsendem Bedarf in den für Schiffahrt oder Fischerei wichtigen Punkten Wachen oder Posten einrichten. Diese Abschnitte und Bezirke sind: Abschnitt Mark in Berlin mit den Bezirken Mark-Ost, Mark-Nord und Mark-West, Abschnitt Elbe in Magdeburg mit den Bezirken Dresden-Pillnitz und Bezirk Hamburg, Abschnitt Weser-Ems in Bremen mit den Bezirken Bremen, Emden und Münster, Abschnitt Küste in Kiel mit den Bezirken Kiel und Stralsund, Abschnitt Oder in Frankfurt a. Oder mit den Bezirken Breslau und Stettin, Abschnitt Ostpreußen in Königsberg mit den Bezirken Königsberg und Tilsit, und endlich noch ein Bezirk Bodensee in Lindau.

Der Reichswasserschutz wurde vom Reich geschaffen, um auf den Wasserstraßen eine Polizeieinrichtung zu haben, die zu jeder Zeit und unter allen Verhältnissen in der Lage ist, die öffentliche Ordnung und Sicherheit auf den Wasserstraßen und im Hoheitsgebiet der Küste aufrecht zu erhalten, um das mit allen Mitteln der modernen Technik arbeitende Verbrechertum wirksam zu bekämpfen. Außerdem hatte der Reichswasserschutz mit seinen personellen und materiellen Mitteln die Beamten der verschiedenen auf dem Wasser tätigen Verwaltungszweige, der Strom- und Schiffahrtspolizei, der Zoll- und Fischereipolizei, der Überwachung der Ein- und Ausfuhr unterstützt und ihren Anordnungen auch in Zeiten innerer Unruhe Geltung verschafft, insbesondere die Sicherheit der Transporte auf dem Wasser gewährleistet. Darüber hinaus sind auch einzelne dieser Dienstobliegenheiten dem Reichswasserschutz von den Ländern oder Verwaltungen zur selbständigen Ausübung übertragen worden. Die Reichswasserschutzorganisationen haben diese ihre Tätigkeit stets unter strenger Beachtung der Landeshoheit und im engen Einvernehmen mit den örtlich zuständigen Behörden ausgeübt, haben also im allgemeinen nicht Kraft eigenen Rechts, sondern im Auftrage der Länder oder Verwaltungen gehandelt.

Sind nun vielleicht in der Gegenwart die Voraussetzungen für den Reichswasserschutz und seine bisherige Tätigkeit nicht mehr da, ist er vielleicht zwecklos geworden oder nur noch in wesentlicher Einschränkung daseinsberechtigt? Dies ist keineswegs der Fall. Der Reichswasserschutz ist für die Gegenwart und für die Zukunft nicht bloß eine zweckmäßige Einrichtung, sondern eine notwendige Polizeiorganisation, sowohl im allgemeinen Interesse, als ganz besonders zum Schutze der Wasserstraßen, die in erster Linie Schiffahrtswege sind, und zur Sicherung des Wasserstraßenverkehrs.

Eine plötzliche Auflösung oder Aufteilung des Reichswasserschutzes würde nun zunächst im allgemeinen öffentlichen Interesse schon auf das tiefste bedauert werden müssen. Durch den Friedensvertrag ist dem deutschen Staatswesen seine bisherige stärkste Stütze, die Wehrmacht, im wesentlichen entzogen worden. Die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe und Sicherheit ist aber in jeder staatlichen Gemeinschaft nur mit Hilfe einer starken, straff organisierten Polizei möglich. Nur durch eine solche kann in der heutigen Gesellschaftsordnung dem Gesamtwillen des Volkes, der auf Ruhe und Ordnung geht, gegenüber dem einzelnen

Geltung verschafft werden. Die lange Kriegsdauer, der darauf folgende Zusammenbruch hat die Moral weiter Kreise untergraben und zu einer erschreckenden Zunahme strafbarerer Handlungen jeder Art geführt. Das Bedürfnis nach einer starken Polizei als Stütze der Staatsautorität und als Erzieher der Bevölkerung ist daher in einem unterlegenen Staat, der unter den denkbar ungünstigsten wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen um seine Zukunft ringt, ungleich größer als vor dem Kriege. In dieser Erwägung ist der Reichswasserschutz in Deutschlands schwerster Zeit unter dem Zwange der Verhältnisse in das Leben gerufen worden, und zwar wie sich in der Folge gezeigt hat, mit vollem Erfolge. Sind nun etwa die Zeiten und Verhältnisse heute wesentlich besser geworden? Nein, sondern wir stehen immer noch mitten drin in einem gewaltigen Gärungsprozeß, in einer Zeit voll Unruhe und Unsicherheit. Der Fortbestand des Reichswasserschutzes als einheitliche Polizeieinrichtung für die Wasserstraßen ist daher ganz im allgemeinen eine Forderung für die Gegenwart und die Zukunft.

Es könnte nun in Frage kommen, daß die gesamte Tätigkeit des Reichswasserschutzes durch eine andere Polizeieinrichtung übernommen würde. Dies kommt aber deshalb nicht in Betracht, weil eine zur Erfüllung der genannten Zwecke geeignete Organisation in keinem Lande besteht. Wäre sogar der Reichswasserschutz nicht bereits vorhanden, so müßte jede der für die hier mit polizeilichen Aufgaben in Betracht kommende Verwaltung durch Angliederung einer neuen, dem Reichswasserschutz ähnlichen Organisation, ausgebaut werden. Hierdurch würden aber zweifellos erheblich höhere Kosten verursacht werden, und ein zuverlässiges Organ zum Schutz der öffentlichen Ordnung und Sicherheit auf den Wasserstraßen könnte auf diese Weise nie geschaffen werden. Denn jede Zersplitterung bringt hier unübersehbaren Schaden, ganz abgesehen davon, daß sie vom Standpunkt einer sparsamen Wirtschaft nicht zu vertreten wäre. Nicht der einzelne Aufsichtsbeamte, sondern nur eine hinreichend bewaffnete, nach einheitlichen Weisungen arbeitende Polizei kann hier helfen. Aus dem gleichen Grunde dürfte auch eine Aufteilung des Reichswasserschutzes auf die verschiedenen an seinem Fortbestand etwa interessierten Reichs- und Landesbehörden, die mit der gegenwärtigen Einrichtung verbundenen Vorteile gegenstandslos machen: Die jetzt gewährleistete höchste Ausnutzung von Personal und Material infolge des möglichen Ausgleiches nach den jeweils auftretenden örtlichen Bedürfnissen würde verloren gehen und ein voller Erfolg mangels einer einheitlichen Nachrichtenübermittlung von vornherein in Frage gestellt werden. Das Handinhandarbeiten und gegenseitige Unterstützen der zersplitterten Teile wäre wegen der verschieden gearteten und begrenzten Zuständigkeiten auf das äußerste erschwert. Es würde eine Zersplitterung der Kräfte unausbleiblich sein und damit der Vorteil einer einheitlichen Polizei für die Wasserstraßen in Fortfall kommen. Die bisherigen Aufgaben müßten also von anderen Behörden des Reiches oder der Länder übernommen werden: Die zoll-, steuer- und wirtschaftspolizeiliche Tätigkeit von der Finanzverwaltung, die Strom- und Schiffahrtspolizei von dem Reichsverkehrsministerium und schließlich die Ordnungs- und Kriminalpolizei von der allgemeinen Landesverwaltung. Bei dieser vielseitigen Zersplitterung müßten die Vollzugsbeamten und die technischen Einrichtungen dieser Verwaltungszweige zweifellos erheblich verstärkt werden, um die gleichen Erfolge zu erzielen. Das würde jedoch einen erheblichen Mehraufwand an Geld erfordern und muß daher schon als mit den finanziellen Belangen der Gegenwart unvereinbar zurückgewiesen werden.

Ganz abgesehen von diesen polizeitechnischen Bedenken erscheint auch eine an örtliche Schranken gebundene Vollzugspolizei auf den Wasserstraßen im Hinblick auf die Struktur der deutschen Wasserstraßen und die Art des örtlich ungebundenen Binnenschiffahrtsverkehrs naturwidrig und würde den Forderungen unserer hochentwickelten Verkehrswirtschaft in keiner Weise Rechnung tragen, ganz besonders, nachdem auch die auf das Reich übergegangene Verwaltung der Wasserstraßen durch den beabsichtigten einheitlichen Aufbau ihrer Behörden allerdings unter dem Gesichtspunkt weitgehender Dezentralisation diese Verhältnisse bereits in hohem Maße berücksichtigt.

Die Grundregeln des öffentlichen Rechts der Binnenschiffahrt in der alten Reichsverfassung enthielten die Ziffern 8 und 9 des Artikels 4: „Die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs, sowie die Beaufsichtigung und Gesetzgebung hinsichtlich des Flößerei- und Schiffahrtsbetriebes auf den mehreren Bundesstaaten gemeinsamen Wasserstraßen und der Zustand der letzteren liegen beim Reich." Das Reich hatte aber nicht die ausschließliche Gesetzgebungsbefugnis, seine Zuständigkeit konkurrierte vielmehr mit der Zuständigkeit der Landesgesetzgebung. Das bedeutet, solange das Reich seine Befugnis nicht ausgeübt hatte, war die Landesgesetzgebung allein zuständig, und erst wenn und soweit das Reich von seinem Rechte Gebrauch gemacht hatte, kam die gesetzgeberische Kompetenz der Bundesstaaten in Fortfall. Die Gliedstaaten hatten de facto ihre Kompetenz behalten und waren hierin selbständig, soweit sie nicht durch zwischenstaatliche Vereinbarungen, wie die Rheinschiffahrtsakte, die Elbeschiffahrtsakte und die Weserschiffahrtsakte über einheitliche Regelung, gerade auch der Flußpolizei, gebunden waren. Wie die Verwaltung fast sämtlicher Wasserstraßen den Bundesstaaten überlassen war, so lag auch die Regelung, z. B. des technischen Betriebes, außerhalb der Reichszuständigkeit; die ganze Materie der strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften war Landessache. Diese strom- und schiffahrtspolizeilichen Aufgaben unterstanden bisher demgemäß z. B. in Preußen den Landespolizeibehörden und wurden bei den Stromverwaltungen durch den Oberpräsidenten, im übrigen durch die Regierungspräsidenten ausgeübt, die ihrerseits die örtlichen Geschäfte in der Regel den ihnen unterstellten Wasserbauämtern übertragen haben. Das Unhaltbare einer solchen Organisation geht allein schon aus den großen Übelständen im Schiffahrtspolizeiverordnungswesen hervor. Obwohl seit Jahren die Fach- und Interessentenkreise es im Verkehrsinteresse als dringend erforderlich bezeichneten, die zahlreichen mehr oder weniger veralteten und unübersichtlichen Polizeiverordnungen mit ihrem größtenteils verkehrsfeindlichen Grundzuge aufzuheben und neue einheitliche Polizeivorschriften für alle Wasserstraßen einzuführen, war in dieser Beziehung nichts geschehen.

Nach dem Artikel 97 der neuen Reichsverfassung ist nun aber das Reich Eigentümer und Verwalter der Wasserstraßen geworden. Dadurch hat es die volle Verfügungsgewalt über alle wichtigen Schiffahrtswege mit allen Rechten und Pflichten erhalten. Es genügt nicht, daß das Reich nur Eigentum an den Wasserstraßen erwarb, und damit die Nutzungen an ihnen, es muß auch für die Unterhaltung der Wasserstraßen als Verkehrswege Sorge tragen. Für die in das Eigentum des Reichs übergehenden Wasserstraßen überträgt die Reichsverfassung den Reichsorganen die ausschließliche Befugnis der Strom- und Schiffahrtspolizei. Den Ländern wird damit die Kompetenz genommen hinsichtlich der dem allgemeinen Verkehr dienenden Schiffahrtswege, die strom- und schiffahrtspolizeilichen Befugnisse weiter auszuüben. Das Reich hat also somit mit dem Übergang der Wasserstraßen am 1. April 1921 die Ausführung und Überwachung der Strom- und Schiffahrtspolizei auf den dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen erhalten.

Um den begrifflichen Inhalt der gemäß Artikel 97 der Verfassung dem Reich überwiesenen strom- und schiffahrtspolizeilichen Aufgaben genau zu bestimmen und um ihn wiederum scharf abzugrenzen von den strom- und schiffahrts- und wasserpolizeilichen Befugnissen, die den Ländern außer den Reichswasserstraßen verbleiben, wird in dem bereits vorliegenden Entwurf eines Reichswasserstraßengesetzes der Begriff „Wasserstraßenpolizei" gebraucht. Als der Inhalt dieser Wasserstraßenpolizei wird festgesetzt: 1. die Sorge für die Erhaltung der Wasserstraße in einem für die Sicherheit ihrer Benutzung und des Gemeingebrauches, sowie für die Zwecke der Vorflut erforderlichen Zustande (Strompolizei), 2. die Regelung und Sicherung des Schiffs-, Floß-, Fähr- und Treidelverkehrs und die Sicherung der Benutzung der dafür erforderlichen Einrichtungen (Schiffahrtspolizei). Ausgeschieden ist also die Sorge für die Sicherheit von Leben, Gesundheit, Eigentum und die Deichpolizei, für welche die Landespolizei zuständig ist.

Die Strompolizei erstreckt sich also vornehmlich auf die Freihaltung der Fahrstraße, auf die Vorflut und auf die Reinhaltung des Wassers. Um das Fahrwasser in den Wasserstraßen und Häfen vor Verschlammung, Versandung und Verunreinigung zu schützen, ist es z. B. allgemein verboten, Erde, Sand, Schlacken, Steine, Holz, feste und schlammige Stoffe, sowie tote Tiere in den Flußlauf einzubringen. Ebenso ist verboten, solche Stoffe den Wasserläufen anzulagern, wenn die Gefahr besteht, daß diese Stoffe hineingeschwemmt werden. Schließlich kommt für die Schiffahrt auch wesentlich die Entnahme von erheblichen Wassermengen aus den Schiffahrtsstraßen, sowie die Einführung schmutziger oder schädlicher Abwässer in Betracht. Außer dem Fahrwasser brauchen auch die anderen Teile der öffentlichen Wasserstraßen und Häfen, besonders deren Bauwerke, strompolizeilichen Schutz. Es ist darum überall verboten, staatliche Pflanzungen und Anlandungen, künstliche Uferböschungen, Buhnen und andere Strombauwerke, Wehre und Schleusenanlagen, sowie alle anderen Kunstbauten an Strömen, Kanälen und Häfen, Lade- und Anschlußgleise, Lösch- und Ladevorrichtungen und dergl. unbefugt zu betreten und zu beschädigen. Die Schiffahrtspolizei läßt sich etwa in folgende Teile zerlegen: Zulassung zur Fahrt (Vorschriften für das Schiff, die Besatzung und die Ladung), Verhalten während der Fahrt (Fortbewegung durch eigene Kraft, in Schleppzügen, Treideln, Segeln, Schieben und Treiben mit der Strömung — Geschwindigkeit — sichtbare oder hörbare Signale — Überholen und Begegnen — Fahrt durch Brücken, Schleusen, Wehre und Fährstellen — Fahrt bei Nacht, bei unsichtigem Wetter, bei Eis, Hoch- und Niederwasser, sowie über Kabel usw.), Verhalten bei der Unterbrechung und bei der Beendigung der Fahrt (Sperrung der Wasserstraße, Anhalten, Ankommen und Anlegen, Löschen und Laden, Unfälle, Überwintern), Zusatzvorschriften für Flößerei, Ketten- und Seilschiffer, Personenschiffahrt, Fährbetrieb und Hafenverkehr.

Zur Verwaltung der Wasserstraßenpolizei sind unter ober-

ster Leitung und Aufsicht des Reichsverkehrsministeriums die Präsidenten der Wasserstraßendirektionen für ihre Bezirke bestimmt, die ihre Befugnisse auf die ihnen unterstellten Wasserstraßenämter übertragen können.

Nach der vorläufigen Regelung der Verwaltung in dem Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich sind nun zwar die Verwaltungszuständigkeiten der Zentralbehörden der Länder hinsichtlich des Baues, der Unterhaltung, des Betriebes und der Verwaltung einschließlich der Strom- und Schiffahrtspolizei und hinsichtlich der sonst auf dem Verkehr bezüglichen Befugnisse, sowie hinsichtlich der Seezeichen und des Lotsenwesens mit dem 1. April 1921 auf das Reich übergegangen. Dagegen erfolgt die einstweilige Verwaltung bis auf weiteres noch wie bisher durch die mittleren und unteren Behörden der Länder.

Neben den Bestimmungen der Reichsverfassung über die Wasserstraßen und die Strom- und Schiffahrtspolizei kommen auch solche im Friedensvertrage in Betracht. Zunächst werden die wichtigsten deutschen Ströme für international erklärt. Die für die einzelnen Ströme eingesetzten internationalen Kommissionen machen sich unverzüglich an die Ausarbeitung eines Entwurfes zur Neufassung der geltenden internationalen Abmachungen und Bestimmungen. Nach Artikel 344 setzen diese auch die Schiffahrtsordnung fest. Auf den übrigen deutschen Binnenwasserstraßen, die nicht als international erklärt worden sind, genießen weiterhin nach Artikel 327 die Staatsangehörigen der Ententemächte ebenso wie ihr Eigentum, ihre Schiffe und Boote in jeder Hinsicht dieselben Rechte wie die deutschen Reichsangehörigen, deren Schiffe und Boote. Ferner wird in Absatz 4 desselben Artikels bestimmt: Der Personen- und Schiffsverkehr der Ententemächte unterliegt keinen anderen Beschränkungen als denen, welche sich aus den Zoll-, Polizei-, Sanitäts-, Ein- und Auswanderungsvorschriften, sowie aus Ein- und Ausfuhrverboten ergeben. Solche Bestimmungen müssen aber billig und einheitlich sein und dürfen den Handel nicht unnötig behindern. Nach den Artikeln 339 und 357 und dem § 6 in Teil VIII Abschnitt 3 ist ferner ein großer Teil der Binnenflotte an die Ententemächte abzugeben, die dadurch in den Stand gesetzt werden, auf den deutschen Wasserstraßen in großem Umfang Schiffahrt zu treiben.

Im Hinblick auf die eben geschilderten Bestimmungen und die dadurch geschaffenen Verhältnisse, ferner unter Berücksichtigung der Struktur der deutschen Wasserstraßen und angesichts der örtlichen Ungebundenheit unseres hochentwickelten Binnenschiffahrtsverkehrs können sowohl die strom- und schiffahrtspolizeilichen, wie auch die anderen oben schon erwähnten polizeilichen Aufgaben, auf den Wasserstraßen nur von einer Polizei erfüllt werden, die unabhängig von einer örtlich und sachlich begrenzten Zuständigkeit auf allen Wasserstraßen in gleicher Weise in Tätigkeit treten kann. Nur durch die Möglichkeit eines Ausgleiches der vorhandenen Einrichtung entsprechend den jeweils auftretenden örtlichen Bedürfnissen kann die höchste Ausnutzung von Personal und Material erzielt werden und damit die Einrichtung selbst in einem verhältnismäßig kleinen Rahmen gehalten werden, so daß auch der ungünstigen Finanzlage des Reichs in weitestem Umfang Rechnung getragen wird. Jedenfalls würde eine örtlich begrenzte Vollzugspolizei auf den deutschen Strömen den Todeskeim in sich tragen, da sie den Forderungen des Verkehrs schon heute nicht genügend Rechnung trägt, und durch die vorauszusehende Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens und insbesondere des Wasserstraßenverkehrs vollends den Todesstoß erhalten würde. Eine einheitliche Wasserstraßenpolizei, wie sie der Reichswasserschutz darstellt, ist daher ein Postulat für die Gegenwart wie für die Zukunft.

Welchem Verwaltungsapparat des Reichs wäre nun aber der Reichswasserschutz am vorteilhaftesten anzugliedern? Zur Vereinfachung der Verwaltung erscheint es zunächst naheliegend, den Reichswasserschutz einem Reichsressort anzugliedern, das bereits eigene Behörden bis zur untersten Instanz besitzt. Der Vorzug wäre ferner natürlich der Verwaltung zu geben, deren Zuständigkeitsbereich wenigstens einen Teil der bisherigen Tätigkeit des Reichswasserschutzes umfaßt. Das Reichsministerium des Innern scheidet nun aber von vornherein wegen der dem Reichsrat gegebenen Zusicherung aus. In Frage kämen nur noch das Reichsverkehrsministerium und das Reichsfinanzministerium. Bei dem Reichsverkehrsministerium, dessen Befugnisse auf den Binnenwasserstraßen und dem Hoheitsgebiet der Küste in Artikel 97 der Reichsverfassung begründet ist, könnte der Reichswasserschutz den künftigen Reichswasserbehörden, deren verfassungsmäßige Aufgaben für die Zeit des Aufbaues von den bisher zuständigen mittleren und unteren Landesbehörden wahrgenommen werden, organisch eingegliedert werden, etwa nach dem Vorbilde der Polizeipräsidenten in Preußen. Die strom- und schiffahrtspolizeilichen Aufgaben könnten sodann der Reichswasserschutz nach Anweisung der Wasserstraßenbehörden kraft eigenen Rechtes ausüben, den übrigen Aufgabenkreis im Auftrage der Verwaltung, deren Zuständigkeit im einzelnen begründet ist, wie dies bisher geschah, In ähnlicher Weise könnte auch die Angliederung an die Finanzverwaltung erfolgen. Es würden alsdann die polizeilichen Befugnisse der Zoll- und Finanzbehörden aus eigenem Recht unter Mitwirkung fachtechnisch vorgebildeter Beamter ausgeübt werden, die anderen kraft Delegation. Welcher Weg zu wählen ist, müßte eine Aussprache zwischen den beteiligten Reichsressorts ergeben.

Zusammenfassend sei folgendes gesagt: Der Reichswasserschutz, einheitlich gegliedert und ausgebildet, verbürgt durch seinen Bestand die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit auf den Wasserstraßen und im Hoheitsgebiet an der Küste. Diese allein in seinem Vorhandensein begründete vorbeugende Tätigkeit würde ihre Ergänzung finden in dem Zusammenwirken mit den Organen der verschiedenen auf dem Wasser tätigen Verwaltungszweige. Die Ausübung der Strom- und Schiffahrtspolizei ist hier an erster Stelle zu nennen. Bekanntlich hat in jüngster Zeit nach langen Verhandlungen über diese Frage das Reichsverkehrministerium bereits die mittleren und unteren Behörden angewiesen, bei der Erfüllung der strom- und schiffahrtspolizeilichen Aufgaben sich des Reichswasserschutzes zu bedienen. Daneben können die Ausübung zollpolizeilicher Befugnisse unter Mitwirkung fachtechnisch geschulter Beamten, die Verhinderung des Schmuggels, Überwachung der Ein- und Ausfuhr, Unterstützung der Finanzämter bei der Ausführung des Steuergesetzes, wichtige Aufgaben sein, ferner würde der wirksamen Bekämpfung des modernen Verbrechertums in Gemeinschaft mit der Kriminalpolizei besonders Sorgfalt zugewandt werden müssen. Da der Reichswasserschutz eine einheitliche Reichspolizei ist, können die vorhandenen Kräfte nach dem jeweiligen Erfordernis verteilt werden; er wird infolgedessen auch den Anforderungen der Landesbehörden zur Unterstützung der Ordnungs- und Wohlfahrtspolizei auf dem Wasser in dem durch die Verhältnisse gebotenen Umfange nachkommen können. Genannt sei noch der Schutz der Arbeitswilligen bei Binnenschifferstreiks und die Unterstützung der Technischen Nothilfe, nötigenfalls auch die unmittelbare Heranziehung der technisch vorgebildeten Beamten zur Inbetriebhaltung lebenswichtiger Einrichtungen, wie sie bei dem Streik der Eisenbahner im Februar d. J. zum ersten Male mit gutem Erfolge verwirklicht worden ist. Überhaupt ist die Aufrechterhaltung des Güterverkehrs auf den Binnenwasserstraßen beim Versagen der anderen Verkehrsmittel im Hinblick auf die Volksernährung und Kohlenversorgung größerer Städte von besonderer Bedeutung. Daraus würde dem Reichswasserschutz die Aufgabe erwachsen, unberechtigte Eingriffe, die auf die Lahmlegung des Schiffsverkehrs abzielten, zu verhindern.

Zum Schlusse mag noch hingewiesen werden auf die Beamtenschaft des Reichswasserschutzes selbst. Dieselbe setzt sich zusammen aus früheren Berufsoffizieren der Kriegs- und Handelsmarine und aus Berufsunteroffizieren der Marine und des Heeres, die zu einem erheblichen Teile den Zivilversorgungsschein besitzen. In den drei Jahren des Bestehens des Reichswasserschutzes ist dieses Personal derartig gesichtet worden, daß die Beamten des Reichswasserschutzes den an sie gestellten Anforderungen in höchstem Maße gerecht werden. Die Beamten haben in dieser Zeit Gelegenheit gehabt, sich in ihre neue Tätigkeit einzuarbeiten und Lücken in ihrem Wissen durch den Besuch von Fachschulen und durch Selbststudium auszufüllen. Es ist also zu bedenken, daß bei einer Auflösung oder wesentlichen Einschränkung des Reichswasserschutzes eine große Zahl bewährter Beamten zu entlassen sind. Es kennzeichnet die Tatkraft und den Geist, der in dem Beamtenkörper lebt, daß es gelungen ist, innerhalb drei Jahren unter den schwierigsten Verhältnissen eine Polizeieinrichtung zu schaffen, die bis heute ihre Tätigkeit auf fast allen Wasserstraßen des Reiches ausgeübt hat, an den Küsten und auf den wichtigsten Strömen und Kanälen, auf den masurischen Seen und dem Bodensee, und zwar unter Würdigung und Anerkennung durch sämtliche Interessenten der Wasserstraßen und des Wasserstraßenverkehrs.

Der Schiffsverkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal im Jahre 1921

Von Oberverwaltungssekretär W. Neitzel-Holtenau.

Der Schiffsverkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal war im Jahre 1921 sehr rege, er wird durch die untenstehende Uebersicht veranschaulicht. Erfreulicherweise ist wieder im Vergleich zum Vorjahre ein erheblicher Aufstieg in der Verkehrsziffer zu verzeichnen. Während im Jahre 1920 15 888 abgabepflichtige Dampfschiffe mit 7 757 771 Register-Tonnen, 6 387 Segelschiffe mit 306 407 Register-Tonnen und 3 602 Leichter und Schuten mit 998 012 Register-Tonnen netto Gesamtraumgehalt den Kaiser-Wilhelm-Kanal befuhren, benutzten den Kanal im Jahre 1921 insgesamt 19 714 Dampfer mit 8 072 607 Register-Tonnen, 8 216 Segelschiffe mit 365 084 Register-Tonnen und 4 325 Leichter und Schuten mit 1 046 763 Register-Tonnen netto Gesamt-

raumgehalt, so daß der Kanal im Berichtsjahre im Vergleich zum Vorjahre von 3826 Dampfern, 1829 Segelschiffen und 723 Schuten und Leichtern mehr benutzt wurde. Von den Gesamtfahrzeugen (32255) führten 25600 oder 79,4 Prozent die deutsche Flagge, 1913 waren es 82,6 und 1920 75,3 Prozent. Die deutsche Schiffahrt war mithin im Vergleich zum Vorjahre etwas mehr an der Kanalschiffahrt beteiligt, sie macht im allgemeinen den Hauptverkehr aus. Die fremde Flagge führten im Berichtsjahre 6655 Schiffe, die sich wie folgt auf die einzelnen Länder verteilen: Vereinigte Staaten 250, Belgien 39, Großbritannien 671, Dänemark 1589, Freie Stadt Danzig 147, Frankreich 128, Japan 13, Holland 1008, Norwegen 755, Rußland 98, Finnland 312, Schweden 1556 und das übrige Ausland 99. Es zeigt sich hieraus, daß auch im vergangenen Jahre 1921 wieder Schweden, Holland und Dänemark bei weitem mit ihrer Flagge im Kanalverkehr vertreten waren, dann folgt Norwegen an vierter und England an fünfter Stelle. Wie schon erwähnt, ist Deutschland vor allem an der Kanalschiffahrt beteiligt, fast zu 80 Prozent, so daß nur ein Fünftel des Gesamtverkehrs auf fremde Nationen entfällt.

Interessant ist, an der Hand der untenstehenden Übersicht die Steigung der Verkehrsziffern zu verfolgen. In den Monaten Januar bis März ist der Verkehr nur mäßig gewesen, wie dies im Kaiser-Wilhelm-Kanal in jedem Jahre der Fall ist. Die russischen, finnischen und skandinavischen Häfen sind zugefroren, so daß die Schiffahrt stilliegt oder doch nur beschränkt betrieben werden kann. Mit Beginn des Frühjahres (April) hebt sich der Kanalverkehr von Monat zu Monat und erreicht im Spätherbst (1921 im Oktober) seine höchste Verkehrsziffer.

Von den beladenen Schiffen beanspruchen die mit Kohlen beladenen die größte Verkehrsziffer, dann folgen Holz und Stückgüter sowie andere Massengüter.

Der tatsächliche Kanalverkehr ist noch höher, als in der untenstehenden Übersicht dargestellt, weil die Schiffe und Fahrzeuge der deutschen Kriegsmarine und der Kanalverwaltung, die von Kanalabgaben befreit sind, in untenstehende Ziffern nicht eingeschlossen sind.

Die Steigung des Kanalverkehrs ist der beste Beweis für die Notwendigkeit und Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals für die Schiffahrt, den Welthandel und den Weltverkehr. Wenn auch mit dem 15. Februar 1922 die Kanalabgaben und Schleppgebühren bedauerlicherweise wieder erhöht worden sind, so steht diese Mehrausgabe immer noch in entsprechendem Verhältnis zu den Vorteilen, die einem Schiffe bei Benutzung dieses modernen, sicheren Kanals zugute kommen. Die Kohlenersparnis, Zeitersparnis, geringere Versicherungsprämien und die gewährleistete schnelle und sichere Durchfahrt spielen in der heutigen Zeit bei den enormen Weltmarktpreisen für die Schiffahrt eine ganz gewaltige Rolle.

Die Übersicht über den Kanalverkehr zeigt auch, daß der Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Fertigstellung der großzügigen Erweiterungsbauten den größten Seeschiffen und dem stärksten Schiffsverkehr die Benutzung ermöglicht und heute als vollkommenster und wichtigster deutscher künstlicher Wasserweg von Jahr zu Jahr mehr an weltwirtschaftlicher Bedeutung gewinnt.

Übersicht über den Schiffsverkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal im Jahre 1921.

Monat	Den Kanal befuhren insgesamt Schiffe	Gesamtzahl der Registertonnen netto	Von den Fahrzeugen (Spalte 2) waren: Dampfer	Registertonnen	Segelfahrzeuge	Registertonnen	Leichter und Schuten	Registertonnen	Von den Schiffen (Spalte 2) führten Flaggen: deutsche	amerikanische	belgische	britische	dänische	Danziger	französische	japanische	niederländische	norwegische	russische	finnische	schwedische	sonstige
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Januar	1722	630805	1185	530861	197	8597	340	91347	1360	25	4	37	90	—	9	4	41	33	24	—	89	6
Februar	1745	644832	1129	448158	300	12442	316	84232	1396	14	5	45	90	—	9	1	46	38	24	—	72	5
März	1701	591763	1116	506214	360	15552	225	69997	1317	16	2	56	103	—	6	2	65	36	19	—	76	3
April	2007	579658	1096	489462	644	26889	267	63307	1662	25	3	47	70	14	6	1	66	22	13	9	60	9
Mai	2171	601285	1206	512257	702	29698	263	59350	1796	22	1	40	93	11	12	—	66	22	—	24	78	6
Juni	2424	632208	1480	542148	621	26410	323	63650	2046	17	-	45	98	14	8	—	61	18	1	27	84	5
Juli	3528	862558	2060	719563	978	41263	490	101732	2968	23	6	35	137	25	26	1	90	29	1	40	137	10
August	3382	910112	1789	745208	1161	50980	432	113924	2683	22	3	78	173	14	18	1	132	54	4	36	154	10
September	3693	1031958	2236	863996	1023	45904	434	122058	2987	25	4	82	162	22	8	–	124	99	3	52	120	5
Oktober	3719	1097367	2287	945653	992	46878	440	104836	2794	14	4	88	207	14	10	2	129	133	4	45	258	17
November	3373	1056900	2091	927998	853	40911	379	87991	2446	29	3	65	177	19	10	—	111	152	1	41	228	10
Dezember	2840	945008	2039	841109	385	19560	416	84339	2105	18	4	53	189	14	6	—	77	119	4	38	200	13
	32255	9484454	19714	8072607	8216	365084	4325	1046763	25600	250	39	671	1589	147	128	13	1008	755	78	312	1550	99

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Die Haftung des Reiches im Nord-Ostsee-Kanal.

Von Oberverwaltungssekretär W. Neitzel-Holtenau.

Sobald ein Beamter schuldhaft fremde Interessen verletzt, entsteht für den Geschädigten die Frage, ob der Staat ersatzpflichtig ist. Diese Frage erhebt sich häufig bei Reedern und Schiffseignern, wenn sie bei Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals infolge von Schiffszusammenstößen oder ähnlicher Vorfälle an ihren Schiffen Schaden erleiden. Da im Kaiser Wilhelm-Kanal reger Schiffsverkehr herrscht, so läßt es sich auch nach Fertigstellung der Kanalerweiterungsarbeiten und der damit geschaffenen erheblichen Verbreiterung des Kanals natürlich nicht ganz vermeiden, daß sich Schiffsunfälle ereignen. Da viele Schiffe den Kanal von Osten nach Westen, andere wieder in umgekehrter Richtung durchfahren, finden im Kanal zahlreiche Begegnungen statt, auf freier Strecke oder auch in den Weichen. Die in gleicher Richtung fahrenden Schiffe sind nicht gleich schnell, es sind mithin Ueberholungen nötig. Diese beiden Manöver bilden die wesentlichsten Gefahrmomente im Kanalverkehr. Es entstehen Schiffszusammenstöße, die Schiffe erleiden Schaden an Schiff und Ladung, sodaß der Schiffs- und Ladungseigentümer in solchen Fällen vor die Ersatzfrage gestellt wird.

Alle den Kaiser Wilhelm-Kanal benutzenden Schiffe sind dem Lotsenzwange unterworfen. Da der Kanal rund 100 km lang ist und die Durchfahrt durchschnittlich etwa 8 Stunden dauert, ist es nicht angängig, daß ein Lotse das Schiff durch den ganzen Kanal lotst, es muß Lotsenwechsel stattfinden. Je ein Lotse lotst 50 km, der dritte leitet die Ein- und Ausfahrt in Brunsbüttelkoog, die infolge der Ebbe und Flut besonders schwierig ist. Der Lotsenzwang beim Nord-Ostsee-Kanal ist seit dem Jahre 1901 eingeführt und die entsprechende Bestimmung in der Betriebsordnung für den Kanal lautet, daß der Kanallotse mit Antritt seines Dienstes an Bord die verantwortliche Führung des Schiffes übernimmt. Im Kaiser Wilhelm-Kanal haben die Kanallotsen allein die Kommandogewalt, Kapitäne und Schiffsführer haben die Anordnungen der Kanallotsen zu befolgen. Bei Eröffnung des Kanals im Jahre 1895 war dies anders. Damals galt die Vorschrift, daß die den Schiffen beigegebenen Kanallotsen bei den Lotsungen nur als Ratgeber tätig seien und diesen ihre Ortskenntnisse zur Verfügung zu stellen hätten. Damals behielten Kapitän und Schiffsführer mithin während der Fahrt durch den Kanal das Kommando bei. Seit 1901 ist unter Einführung des Lotsenzwanges die verantwortliche Führung während der Fahrt durch den Kanal den Kanallotsen übertragen worden und diese Bestimmung ist für die Haftungsfrage von ausschlaggebender Bedeutung geworden.

Die Frage der Staatshaftung für das Verschulden seiner Beamten hängt nach rechtlichen Bestimmungen nämlich davon ab, ob der Beamte in Ausübung öffentlicher Gewalt, d. h. für den Staat als Inhaber der Hoheitsrechte gehandelt hat, wie dies zum Beispiel bei einem Polizeibeamten in der Regel der Fall ist. In solchen Fällen haftet das Reich nach dem Gesetz über die Haftung des Reiches für seine Beamten vom 22. Mai 1910 (Reichsgesetzblatt Seite 798). Nach § 1 dieses Gesetzes trifft die in § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuches bestimmte Verantwortlichkeit an Stelle des Beamten das Reich, wenn ein Reichsbeamter in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt. Man hat lange darüber gestritten, ob die den Schiffen zwangsweise mitgegebenen Kanallotsen als Beamte anzusehen sind, die in Ausübung öffentlicher Gewalt tätig sind,

muß aber bei der heutigen ständigen Rechtsprechung diese Frage bejahen. Die Kanallotsen am Kaiser Wilhelm-Kanal üben, wie das Reichsgericht entschieden hat, in ihrer Eigenschaft als Zwangslotsen eine öffentliche Gewalt aus, sodaß der Reichsfiskus für die von ihnen in Ausübung ihrer Diensttätigkeit verschuldeten Schäden aufzukommen hat. (Vergleiche Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, Band 86 Seite 117.) Wenn mithin ein unter Kanallotsenführung stehendes Schiff im Kaiser Wilhelm-Kanal infolge schuldhaften Manövrierens des Lotsen Schaden erleidet, wird er im allgemeinen das Deutsche Reich hierfür einzustehen haben, das Reichskanalamt in Kiel wird dem Schiffseigner den entstandenen Schaden zu erstatten haben. Der Fall, daß ein Schiff im Kanal durch Verschulden des Lotsen Schaden erleidet, wird jedoch selten vorkommen, denn die Lotsen sind sämtlich erfahrene Seeleute, die den Kanal genau kennen und die Schiffe mit großer Umsicht durch den Kanal führen.

Anders liegt die Frage der Staatshaftung für den Schleppschiffahrtsverkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal. Der Reichsfiskus treibt auch Schleppschiffahrt auf dem Kanal, verlangt jedoch von den Schiffern, die ihre Schiffe von fiskalischen Schleppdampfern durch den Kanal schleppen lassen, Verzicht auf Schadenersatz bei etwaigen Kollisionen. Ein solcher Ausschluß der Haftung ist zulässig, weil das Schleppen von Fahrzeugen durch die Kanalverwaltung im Gegensatz zum Durchlotsen von Schiffen in einer Leistung besteht, die nach der ständigen Rechtsprechung auf Grund eines Vertragsverhältnisses erfolgt, und zwar im wesentlichen deshalb, weil ein Schleppmonopol des Reiches auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal nicht vorliegt. Die Kanalbehörde befördert demgemäß auch nur solche Schiffe durch fiskalische Schlepper, die vorher den Verzicht unterschreiben, daß sie bei Schäden am Schiffe keinerlei Ersatzansprüche gegen die Kanalverwaltung erheben. Erleidet also ein Schiff bei der Schleppung durch den Kanal durch einen kanalfiskalischen Schleppdampfer Schaden, so steht hiernach der Reichsfiskus nicht ein, auch dann nicht, wenn einwandfrei feststeht, daß der Unfall durch Verschulden des Schleppdampferführers herbeigeführt wurde.

Die Tatsache, daß das Deutsche Reich für die durch die Kanallotsen des Kaiser Wilhelm-Kanals verschuldeten Schäden einzutreten hat, verbürgt einerseits das Vertrauen, das die den Kanal benutzenden Schiffe in die Zuverlässigkeit und Tüchtigkeit der deutschen Beamten haben müssen, andererseits aber liegt in der Staatshaftung eine den Weltverkehr und Welthandel hebende wertvolle Förderung, da die Versicherungsprämien entsprechend niedriger gehalten werden können, ein Moment, das bei den heutigen Weltmarktpreisen von nicht unwesentlicher Bedeutung ist.

Zwischenhäfen.

Bei der Berechnung der Winterwachgelder, die nun, nachdem am 2. März die Schiffahrt auf der Oder wieder eröffnet ist, im Havariegrosse-Verfahren allenthalben erfolgt, entstehen vielfach Meinungsverschiedenheiten über den Begriff des „Zwischenhafens". Der § 82 Ziffer 5 B.Sch.G. welcher für die Beurteilung der Frage maßgebend ist, spricht davon, daß nur dann die Winterkosten im Havariegrosse-Verfahren zu verrechnen sind, wenn das Schiff „wegen Eintritt des Winterfrostes gezwungen ist, einen Hafen aufzusuchen".

Nun hat sich auch der Fall ereignet, daß der Kahn in Breslau-Pöpelwitz beladen wurde, den Hafen verließ und dann wegen Eintritt des Winterfrostes den Liegehafen Breslau-Oswitz aufsuchte. Es wird hier häufig geltend gemacht, daß Breslau „Abgangshafen" sei für die in Frage kommende Reise, „Breslau" also nimmermehr zugleich Zwischenhafen sein könne.

Diese Auffassung ist nicht zutreffend. Die Reise ist angetreten, wenn das Schiff zum Zweck derselben den Ladeplatz verlassen hat. Das gilt für das Binnenschiffahrtsrecht, gemäß § 37 B.Sch.G.

Das Seerecht, § 580, Absatz 2 H.G.B., geht sogar noch weiter. Die Reise gilt dann schon als angetreten, wenn der Befrachter den Schiffer abgefertigt hat oder wenn die Ladung bereits ganz oder zum Teil geliefert ist. In unserem Fall haben die Kähne den Ladeplatz, ja sogar den Ladehafen verlassen; denn es entspricht nicht der Verkehrsanschauung, daß in einer großen Stadt das ganze Wasserstraßengebiet als ein Hafen angesprochen werden kann. Die Kähne, die also Breslau-Pöpelwitz verlassen haben und im Liegehafen Breslau-Oswitz überwinterten, haben — vorausgesetzt, daß die Bedingungen des § 82, Ziffer 5, im übrigen vorliegen — tatsächlich Anspruch auf Ersatz der Winterkosten, Verrechnung im Havariegrosse-Verfahren. Die Frage ist bisher noch nicht Gegenstand der Urteilsfindung unseres Wissens im Bezirk der Oder geworden. Es wäre aber aus prinzipiellen Gründen interessant, die Entscheidung eines höheren Gerichts über diese Frage herbeizuführen, über die in den Kreisen der Oderschiffahrt viel Unklarheit herrscht.

Rechtsanwalt Dr. Schneider-Breslau.

Steuerliche Behandlung der für die Ersatzbeschaffung enteigneter Binnenschiffe aufgewandten oder noch aufzuwendenden Beträge. In gleicher Weise wie den Seeredern wird den Binnenschiffern durch Vertrag mit dem Reich vom 11. Mai 1291 eine steuerfreie Gesamtabfindung gewährt. Diese Gesamtabfindungssumme entspricht jedoch bei weitem nicht dem Wert der entzogenen Fahrzeuge zur Zeit ihrer Enteignung. Soweit aus den noch nicht zum Abschluß gekommenen Verhandlungen ersichtlich ist, werden die Schiffseigner bestenfalls den sechs- bis siebenfachen Wert der enteigneten Fahrzeuge ersetzt erhalten, d. h. einen Betrag, der die heutigen Neubaukosten nur zum geringsten Teil deckt, wenn man berücksichtigt, daß der Preis für einen 1000 t-Kahn in Friedenszeiten etwa 60 000 Mark betrug, heute aber annähernd 3 Millionen ausmacht. Der weitaus überwiegende Teil der Neubaukosten muß somit dem eignen Betriebskapital oder Einkommen entnommen oder durch Aufnahme fremder Gelder gedeckt werden. Was das für die Schiffseigner bedeutet, wird jeder ermessen können, der die Entwicklung der Rheinschiffahrt und ihre durch mannigfache Ursachen politischer und wirtschaftlicher Natur, vor allem durch die Tarifpolitik der Reichseisenbahn hervorgerufene gedrückte Lage aus eigner Anschauung kennt.

Daß im Hinblick darauf auch für die über die gezahlten Entschädigungssummen zuzüglich etwaiger Abschreibungen hinaus für Neubauten von Schiffsraum gleicher Art und Größe notwendigen Mittel Steuerfreiheit in demselben Umfang wie für die Entschädigungssummen selbst zu gewähren ist, dürfte eine Forderung der Gerechtigkeit und der Billigkeit sein.

Die Niederrheinische Handelskammer Duisburg-Wesel hat im Namen zahlreicher Handelskammern des Westens, sowie der maßgebenden wirtschaftlichen Schiffahrtsverbände eine eingehend begründete Eingabe an das Reichsfinanzministerium gerichtet mit dem Ersuchen, an Stelle der allgemeinen Ausführungsverordnung zum § 59a des Einkommensteuergesetzes vom 25. Juli 1921 besondere Richtlinien baldmöglichst zu erlassen, da die derzeitige Rechtslage eine Berücksichtigung der berechtigten Wünsche der durch die Schiffsabgabe schwer geschädigten Schiffahrttreibenden nicht zuläßt. Die Vorschläge der Handelskammer gehen dahin, daß die gesamten Mehrkosten einem für diesen Zweck besonders zu schaffenden und ausschließlich vorbehaltenen Erneuerungskonto zuzuführen sind. Die bei der Bilanzierung entstehenden Verluste wären in den nächsten Rechnungsjahren steuerfrei aufzuarbeiten. Nach Fertigstellung des Neubaues wäre der Anschaffungswert des alten Schiffes als Wert des neuen einzusetzen. Die Mehrkosten wären über Gewinn- und Verlustkonto abzuschreiben. Für nicht bilanzierende Steuerpflichtige müßte eine ähnliche Regelung getroffen werden.

Wie wir hören, wird diese Angelegenheit auch parlamentarisch behandelt werden.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

In der nächsten Zeit sind folgende **Sitzungen des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt** geplant:

21. März 1922, 10 Uhr vormittag, Präsidium, Hotel Esplanade Berlin,
21. März 1922, 4 Uhr nachmittag, Tarifkommission, ebendaselbst,
22. März 1922, 9.30 vormittag, Vollversammlung im Verein Deutscher Ingenieure, Berlin, Sommerstr. 4a.

Vertretung der Binnenschiffahrt in den Bezirkseisenbahnräten. Im Heft 5 wurde der Wortlaut einer auf Anregung des Herrn Dr. Schmitz vom Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt an das Reichsverkehrsministerium gemachten Eingabe, die genannte Frage betreffend, mitgeteilt. Bei einer Rücksprache bei dem Reichsverkehrsministerium wurde nunmehr folgendes in Erfahrung gebracht:

Der Entwurf zur Bildung von Bezirkseisenbahnräten liegt augenblicklich noch beim Reichsrat. Es ist dort auf unsere Eingabe hin nachträglich in dem Entwurf eine Bestimmung aufgenommen worden, nach welcher die Länder dafür Sorge tragen müssen, daß in jedem Bezirkseisenbahnrat mindestens ein Vertreter der Binnenschiffahrt sei. Die Länderregierungen werden sodann in Verbindung mit den Fachorganisationen für die genannte Vertretung der Binnenschiffahrt zu sorgen haben.

Neuregelung der örtlichen Bestimmungen und Gebühren der deutschen Reichsbahn. Unter Bezugnahme auf das im Heft 5 Mitgeteilte wird zur Kenntnis gegeben, daß die Neuregelung und Festsetzung der genannten Gebühren für das ganze Reich nunmehr erfolgt ist und den Eisenbahndirektionen hierüber Nachricht gegeben wurde. Entsprechend der von Herrn Staatssekretär Stieler gemachten Zusage in der Reicheisenbahnratssitzung vom 13. Januar sind die Eisenbahndirektionen ange-

wiesen worden, mit ministerieller Genehmigung gegebenenfalls örtliche Ausnahmen von der allgemeinen Regel zuzulassen. Es wird also das im letzten Nachrichtenblatt bereits Angeregte nunmehr in die Wege zu leiten sein.

Eisenbahntariffrage. Am 20. Februar fand unter Vorsitz des Herrn Staatssekretärs Dr. Kirschstein in Duisburg eine Besprechung zwischen Vertretern des Verkehrsministeriums und den Interessenten von den westlichen Stromgebieten über die Frage der Ausgleichstarife für die Wasserstraßen statt, zu welcher auch die Tarifkommissionen des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt eingeladen war. Die Tagesordnung war folgende:

1. Wirkung der ab 1. Februar 1922 zur Einführung gelangten Eisenbahngütertarife und Bedürfnis nach Ausgleich im Wasserumschlagsverkehr
   für Stückgut
   für Güter der Wagenladungsklassen A, B und C
   für Güter der Wagenladungsklasse D
   für Güter der Wagenladungsklasse E
   für Kohle.
2. Die bisher vorgeschlagenen Maßnahmen zur Abänderung einer Schädigung der Schiffahrt.
   a) Antrag des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt betr. Einführung von Ausgleichstarifen von und nach den deutschen Binnenumschlagsplätzen,
   b) Denkschrift des Reederei-Vereins Mannheim über Ausgleichstarife für Kohlen und andere Güter,
   c) Antrag der Rheinischen Kohlen- und Reederei-Gesellschaft in Mülheim auf Schaffung von Wasserumschlagstarifen für Brennstoffe,
   d) Etwaige neue Vorschläge der Interessenten.

Das Resultat der Besprechung war folgendes: Die Eisenbahndirektion Essen, welche beauftragt ist, die Verhältnisse für den Westen zu prüfen, wird sich beschleunigt mit den anderen Eisenbahndirektionen des Westens über die notwendigen Grundlagen verständigen. Sodann sollen die Eisenbahndirektionen gemeinsam mit den Interessenten die einzelnen Fragen bearbeiten, und zwar in erster Linie die besonders dringliche Frage der Kohlentarife, während die Beratung über die anderen Güter nebenher laufen soll. Eine ähnliche Aussprache ist nun für die nächste Zukunft vonseiten des Reichsverkehrsministeriums auch für die östlichen Wasserstraßen geplant. Es wird eine andere Eisenbahndirektion mit der Prüfung der Verhältnisse beauftragt werden.

Zur Verringerung der Selbstkosten in der Binnenschiffahrt. In der westdeutschen Binnenschiffahrt gehen manche Schiffahrtsgesellschaften dazu über, dem Öl- und Kohlenverbrauch ihrer Schleppdampfer und Dampfer infolge der ständig steigenden Preise und der damit verbundenen Selbstkosten-Erhöhung besondere Aufmerksamkeit aufs neue zu widmen. Sie richten besondere technische Abteilungen ein, deren Leitung einem Ingenieur übertragen wird, der sich nur dieser Aufgabe widmen soll. Der Leiter der Abteilung wird jeden Dampfer und Schlepper genau auf den einzelnen Reisen auf den Kohlen- und Ölverbrauch prüfen, beobachten und versuchen, bei gleicher Leistungsfähigkeit der Maschinen usw. Ersparnisse an diesen Materialien zu erzielen, um nach Möglichkeit die Ausgaben hierfür und damit auch einen Teil der Selbstkosten zu verringern. Über das Ergebnis derartiger Neueinrichtungen dürften vielleicht später Mitteilungen erfolgen.

Glänzender Erfolg deutscher Ingenieure. In dem internationalen Wettbewerb für die Hafenerweiterung von Trelleborg (Schweden) wurde der erste Preis der Siemens-Bauunion G. m. b. H., Kommanditgesellschaft, und deren Mitarbeitern, den Professoren Franzius und Blum von der Technischen Hochschule Hannover, zuerkannt.

Die **Siemens-Bauunion** G. m. b. H., Kommanditgesellschaft, ist aus der Siemens & Halske A.-G., Elektrische Bahnabteilung, hervorgegangen.

Unser Schifferstand und seine weitere Fortbildung. Der Winter mit seinen Begleiterscheinungen hat unsere Ströme und sonstigen Wasserstraßen für den Verkehr gesperrt und die Schiffer zum Stilliegen gezwungen. Diese Winterruhe benutzen unsere jungen Schiffer in hergebrachter Weise zu ihrer weiteren Fortbildung, indem sie die in unseren Stromgebieten immer zahlreicher ins Leben getretenen Schifferfortbildungsschulen besuchen. An diesen Fortbildungsschulen ist seit mehr als fünfzehn Jahren das von Geheimrat Düsing, früher in Magdeburg bei der Elbstrombauverwaltung lange mit Erfolg tätig gewesen, bearbeitete Lehrbuch für die Schifferschulen bisher als erwünschtes Hilfsmittel in Gebrauch gewesen, muß aber nach Verbrauch der zweiten Auflage in unerwünschten Fortfall kommen, da sich der Drucklegung der dritten Auflage, die von Geheimrat Düsing nahezu druckfertig bearbeitet ist, Schwierigkeiten entgegenstellen, die bei den gesamten traurigen Verhältnissen in unserm so stark daniederliegenden Vaterlande unüberwindlich erscheinen. Die vielfachen Nachfragen nach dem Buch haben nochmals zu einer eingehenden Prüfung der Möglichkeit der Drucklegung Veranlassung gegeben. Das Ergebnis liegt vor und ist leider recht bedauerlich. Danach würde bei einer neuen Herausgabe sich der Preis eines Buches auf 50 Mark stellen. Hierbei muß noch berücksichtigt werden, daß der Papierpreis mit Bestimmtheit noch nicht einmal feststeht, so daß am Tage der ins Leben tretenden Lieferung dieser Preis voraussichtlich von der Papierfabrik noch erheblich heraufgetrieben werden wird. Bei den jetzigen unsicheren Verhältnissen muß außerdem auch in letzter Zeit mit einer weiteren Lohnerhöhung gerechnet werden. Wenn die zu erwartenden Mehrkosten und die sonstigen entstehenden Unkosten berücksichtigt werden, so wird das Buch künftig für 100 Mark verkauft werden müssen. Es ist wohl mehr als zweifelhaft, ob die Schifferschüler künftig für Lehrbücher einen derartigen hohen Preis werden anlegen wollen. Eine neue Drucklegung, so erwünscht sie sonst auch sein mag, erscheint soweit leider ausgeschlossen. Ahlbeck-Ostsee, 24. Februar 1922. Geheimrat Düsing.

Ein internationaler Schiffahrtskongreß in London. Unter dem Patronate des englischen Königs wird im Jahre 1923 in London der nächste internationale Schiffahrtskongreß abgehalten werden, dessen Organisation heute schon vorbereitet wird. Präsident des Organisationskomitees ist Lord Desborough. Der letzte derartige Kongreß hat 1912 in Philadelphia stattgefunden, und ein weiterer hätte 1915 in Stockholm stattfinden sollen, wurde aber der Zeitumstände halber nicht abgehalten. Die Hauptaufgabe des neuen Kongresses wird es, nach einer Aussage von Lord Desborough, sein, einen engeren Kontakt herzustellen zwischen den Ingenieuren und den Verwaltungsinstanzen der Häfen, Docks, Kanäle, der Eisenbahnen und der Schiffahrtsgesellschaften der ganzen Welt. Die Geschäftsliste wird in zwei verschiedenen Abteilungen behandelt werden, nämlich in einer für die Seeschiffahrt und in einer für die Binnenschiffahrt. Man erhofft von den Verhandlungen und den nachherigen Veröffentlichungen einen nachhaltigen Einfluß auf die Transportbedingungen, der auch für Handel und Industrie heilsam sein dürfte. V. K.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Gefährdung der Rheinschiffahrt. In weiten Kreisen des gesamten Rheinlandes besteht eine tiefe Beunruhigung über die Art, wie seitens des Reiches die Verhandlungen über die Lieferungen von Flußschiffsmaterial an Frankreich und Belgien geführt werden. Der Öffentlichkeit ist noch wenig bekannt, welche schweren Lasten Deutschland durch den Friedensvertrag auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt übernehmen mußte. Außer umfangreichen Lieferungen aus vorhandenen Beständen nach Artikel 357 des Friedensvertrages, die mehrere Hunderttausend Tonnen neuester Fahrzeuge ausmachten, sollte Deutschland rund 800 000t Fahrzeuge aus dem deutschen Binnenschiffahrtspark abgeben. Durch Verhandlungen ist es zwar gelungen, diese Forderung in großem Umfang durch Neubauanerbieten zu befriedigen. Hierdurch bleibt die Binnenschiffahrt der deutschen Wasserstraßengebiete von Leistungen zur Wiedergutmachung ganz oder fast ganz befreit, mit Ausnahme der Rheinschiffahrt, der allein nach bereits erfolgter Abgabe eines großen Teiles der Rheinflotte, wertvoller Landanlagen in den Rheinhäfen gemäß Artikel 357 nochmals zur Wiedergutmachung als Lieferungen aus den Beständen die Abgabe von rund 150 000 t Schiffsraum, einer Schiffswerft, Kran- und Personenschiffen auferlegt wurde. Über die Durchführung dieser Leistungen wird abermals seit Anfang dieses Monats in Paris verhandelt. Dabei hat sich herausgestellt, daß für die deutschen Rheinschiffahrtsbetriebe die Gefahr weiterer Leistungen besteht. Infolge des ungenügenden amtlichen Schutzes der Rheinschiffahrt als eines wichtigen Teiles des Wirtschaftslebens, der ohnehin schwer bedrängten Rheinlande, haben rheinische Abgeordnete aller Parteien im Hauptausschuß des Reichstages schwere Sorgen und Klagen in den Rheinlanden über die Preisgabe der deutschen Rheinschiffahrt bei den Etatsberatungen für das Wiederaufbauministerium zur Sprache gebracht und schnelle grundlegende Abhilfe verlangt. Auch die Regierungen der deutschen Rheinuferstaaten haben sich mit der Angelegenheit befaßt und verlangen entschieden die Verhinderung jeder weiteren Leistungen zu Lasten des Rheingebietes. In den Rheinlanden wird insbesondere empfunden, daß sich das Reichskabinett mit dieser nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch bedeutsamen Frage bisher nicht befaßte, sondern ihre Behandlung dem an enge Befugnisse gebundenen Fachressort überläßt.

Die Verwaltung des Rheins. Der Rhein wird voraussichtlich entsprechend dem Umfang und der Bedeutung des Stromgebiets zwei Wasserstraßendirektionen bekommen. Die Verwaltung des preußischen Mains, der Lahn, der Mosel und der Ruhr ist im Laufe des Jahres 1921 von den Regierungen auf die Rheinstrombauverwaltung in Koblenz übertragen worden, so daß für den Mittel- und Niederrhein schon eine Zusammenfassung der Geschäfte erfolgt ist. Für die laufende Unterhaltung des Rheins ist vorläufig mit 23 Millionen Mark zu rechnen. Außerdem sind die seit längerer Zeit geplanten Arbeiten zur Verbesserung der

Fahrwasserverhältnisse am Binger Loch in Angriff genommen worden. Von den beiden Fahrwassern soll das rechtsseitige, das bei 2 m Tiefe bei gleichwertigem Niedrigwasser nur 30 m Breite hat, auf 40 m Breite gebracht werden, und das linksseitige, das zurzeit nur 1,5 m Wassertiefe hat, 2 m Tiefe erhalten. Am Oberrhein nähern sich die Regulierungsarbeiten zwischen der badisch-bayerischen Grenze und Straßburg, wo eine Tiefe von 2 m bei mittlerem Niedrigwasser erstrebt wird, ihrer Vollendung.

Bericht der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel über die Lage der Rheinschiffahrt im Monat Februar 1922. Das gleich zu Beginn des Monats Februar einsetzende Tauwetter verbunden mit starken Niederschlägen brachten dem Oberrhein wie auch den Nebenflüssen zunächst einen starken Zulauf an Wasser. Die hierauf einsetzende Frostperiode, die bald zur Bildung von viel Treibeis im Oberrhein und in den Nebenflüssen und zur Einstellung der Schiffahrt auf dem Rhein vom 10. bis 15. Februar führte, ließ den Wasserstand wieder Schritt für Schritt zurückgehen. Erst mit dem letzten Witterungsumschlag setzte dann wieder ein langsames Steigen ein. Am 1. Februar zeigte der Cauber Pegel 1,29 m, er erreichte am 7. Februar den Höchststand von 4 m, um dann infolge der plötzlich einsetzenden Kälte wieder bis auf 1,74 m am 17. Februar zurückzugehen. Das erneut eingetretene Tauwetter ließ ihn dann langsam ansteigen. Er zeigte am 28. Februar 2,35 m.

Durch den günstigen Wasserstand ließ sich der Kahnraum in diesem Monat besser ausnutzen als in den vorigen Monaten. Allerdings brachte auch dieser Monat eine empfindliche Störung der Rheinschiffahrt durch das starke Treibeis, so daß die Schiffe Schutzhäfen aufsuchen mußten und die Schiffahrt, wie bereits erwähnt, dadurch für einige Tage ganz zum Stillstand kam.

Infolge der oben genannten Schwierigkeiten und unter Einwirkung des Eisenbahner-Streiks ging der Kohlenversand zu den Rhein-Ruhr-Häfen sehr stark zurück. Er hörte zeitweilig vollständig auf; die Verladungen in den Zechenhäfen des Rhein-Herne-Kanals wurden dagegen sehr lebhaft, mußten aber später infolge Zufrierens der Kanäle auch vollständig eingestellt werden. Nach Beendigung des Streiks wurden die auf der Strecke stehenden sehr erheblichen Mengen den hiesigen Kippern zugeführt. Die Verladung stieß aber auf die größten Schwierigkeiten. Die Kohlen, zum großen Teil Waschprodukte, hatten tagelang im starken Froste gestanden. Sie waren daher zu einem festen Block zusammengefroren, so daß an eine Verkippung nicht zu denken war. Die Verladung konnte vielmehr nur unter Zuhilfenahme der Hacke ermöglicht werden, was außerordentlich viel Zeit in Anspruch nahm. Während der Verladung der gefrorenen Kohlen mußte der Versand zu den Häfen naturgemäß sehr eingeschränkt werden. Die Beladung der Fahrzeuge dauerte infolge dieser Umstände sehr lange, wie auch infolge des Streiks die Entladung der Schiffe sehr hinausgeschoben wurde.

Die Kipperleistungen waren zu Monatsanfang sehr gering. Sie gingen in der Zeit des Eisenbahnerstreiks auf 2 bis 3 000 t arbeitstäglich zurück, um nach Beendigung des Streiks rasch anzusteigen und sich am Monatsende wieder auf der gewöhnlichen Höhe von rund 20 000 t arbeitstäglich zu bewegen.

Leerraum an Kähnen stand stets in reichlicher Menge zur Verfügung, ganz besonders gilt dies für die 2. Monatshälfte, in der er als nicht feststellbar bezeichnet wurde. Kahnraum wurde hiernach auch im Überfluß angeboten, desgl. Schleppkraft. Infolgedessen konnte sich die Kahnfracht nicht über das Niveau von 25 bis 27 Mark je Tonne Basis Ruhrort-Mannheim erheben. Die Schlepplöhne blieben trotz der seit dem 1. Februar eingetretenen nicht unbeträchtlichen Kohlenpreissteigerung und der Steigerung der Löhne des Fahrpersonals um 12 % im ganzen Monat mangels ausreichenden Schleppgutes auf derselben Höhe wie Ende Januar, nämlich 40 Mark Basis Ruhrort-Mannheim.

Die Zahl der nach dem Oberrhein abgeschleppten Kähne betrug vom 1. bis einschl. 27. Februar insgesamt 342 mit 259 977 t oder im Durchschnitt arbeitstäglich 15 mit 11 303 t. Nach dem Main wurden im gleichen Zeitraum 8 Kähne mit 4892 t geschleppt.

Die Getreidespedition verzeichnet stärkere Zufuhren als im vergangenen Monat. Indes reichten die Mengen kaum aus, um die Betriebe normal zu beschäftigen. Sehr erschwert wurde den Getreidespediteuren das Geschäft durch den Eisenbahnerstreik und den darauf folgenden Wagenmangel. Dadurch sind erhebliche Verzögerungen eingetreten, so daß die während des Streiks eingelagerten Mengen bisher wegen Wagenmangels noch nicht verladen werden konnten. Der Duisburger Platz leidet durch die ewige Beschränkung der Verlademöglichkeiten durch Sperren und Wagenmangel derartig schwer, daß die Importeure immer mehr dazu übergehen, andere Häfen aufzusuchen.

Im übrigen Umschlags- und Speditionsgeschäft war die Beschäftigung, abgesehen von den durch den Eisenbahnerstreik hervorgerufenen empfindlichen Betriebsstörungen, im großen und ganzen verhältnismäßig gut.

Am 3. Februar wurden die neuen Löhne für die Schiffsmannschaften festgelegt, und zwar sind die Januarlöhne für den Monat Februar um 12 Prozent und für den Monat März um 20 Prozent erhöht worden. Gleichzeitig wurden auch die Steuermannlöhne für den Niederrhein und die Gebirgsstrecke, sowie die Löhne für die Hilfsleute auf dem Main um 33⅓ Prozent erhöht. Die Lohnverhandlungen mit dem Deutschen Transportarbeiterverband wurden am 6. Februar zu Ende geführt. Der ständige Vollfacharbeiter erhält jetzt in den Tagelohnbetrieben einen Tagelohn von 130 Mark, in den Akkordbetrieben eine Akkordgarantie von 125 Mark, der unständige Vollfacharbeiter in ersterem Falle 136 Mark, in letzterem Falle 131 Mark. Nicht-Vollfacharbeiter, Nachtwächter, Jugendliche und Frauen erhalten auf ihre Januarlöhne einen 20prozentigen Aufschlag. Für die ersten 4 Überstunden in der Woche wird ein Aufschlag von 25 Prozent, von der fünften Überstunde ab ein solcher von 50 Prozent vergütet. Die Akkordsätze haben gleichfalls eine beträchtliche Erhöhung (80—100 Prozent) erfahren. Als Folge dieser Lohnerhöhung mußten sämtliche Umschlagssätze entsprechend heraufgesetzt werden.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 8. März. In der Berichtswoche konnte der Schiffsbetrieb auf allen Strecken der westdeutschen Kanäle wieder voll aufgenommen werden. Die ersten Kohlenschiffe vom Ruhrbezirk zur Nordsee sind bereits in den ersten Tagen in Emden eingelaufen, und man hofft, daß die von Emden zum Industriebezirk mit schwedischem Eisenerz abgefahrenen Schiffe Mitte dieser Woche die Bestimmungshäfen erreichen. Die Schleppzüge müssen auf der Ems vorläufig langsam fahren, da die Ems Hochwasser mit starkem Strom führt. Man rechnet damit, daß in einigen Tagen sich der Wasserstand wieder dem normalen Stand nähert. Die Kanalverwaltung hat wegen des Hochwassers bei Meppen die Wehre noch nicht stellen lassen; sie wartet zum Stellen einen normalen Wasserstand ab. Die Erzankünfte in Emden waren während der Berichtszeit gut. Die Erze werden auf dem Wasserwege und mit der Eisenbahn den Verbrauchsstätten im Ruhrbezirk zugeführt. Sobald der Umlauf der beladenen Erz- und Kohlenkähne geregelt ist, können die Schiffahrttreibenden genügend Leerraum für den Erztransport zur Verfügung stellen und die Eisenbahn, deren dauernder Wagenmangel sich nach dem Eisenbahnerstreik überall stark fühlbar macht, entlasten. Im Ruhrbezirk sind in den Erzumschlagshäfen zahlreiche beladene Erzschiffe vom Rhein einge aufen, die das während der Kanalsperre über Rotterdam umgeleitete Schwedenerz brachten. Die meisten Hafenumschlagsbetriebe waren daher in der Berichtszeit gut beschäftigt, und auch die Hafenbahnen konnten einen besseren Verkehr aufweisen. Da die ersten Erzkähne von Emden in dieser Woche erwartet werden, so dürften Umschlagsbetriebe und Hafenbahnen auch weiterhin gut beschäftigt sein. Der starke Wagenmangel im Zechengebiete, wo täglich über 8000 angeforderte Wagen seitens der Eisenbahn seit längerer Zeit nicht gestellt werden können, hat eine lebhafte Nachfrage nach leeren Kähnen zur Folge. Die Zechen mit Hafenanschluß sind bestrebt, einen großen Teil ihrer Förderung über den Wasserweg zu verladen. Da die Eisenbahn nicht in der Lage ist, die tägliche Förderung der Zechen zum Versand zu bringen, kann sie ohne Hilfe der Kanalschiffahrt die großen Lagerbestände, die während des Eisenbahnerstreiks und der Kanalsperre aufgestapelt wurden, in absehbarer Zeit überhaupt nicht fortschaffen. Der Wagenmangel in den einzelnen Industriebezirken wird voraussichtlich in der nächsten Zeit noch zunehmen, wenn für den Kartoffelversand eine größere Anzahl Wagen zur Verfügung gestellt werden soll. Die Kanalschiffahrt wird in der ersten Zeit die rege Nachfrage nach Leerraum nicht immer voll befriedigen können. Sobald der Umlauf wieder geregelt ist, wird genügend Kahnraum auch für den Kohlentransport vorhanden sein. Das rechtzeitige Abschleppen der beladenen Schiffe erleidet an Schleuse 7 noch immer eine Verzögerung; die Kähne müssen meist 2—3 Tage warten. Das Schleppamt ist bemüht, das Abschleppen prompt zu erledigen; aber es ist den plötzlich auftretenden Verkehrswellen nicht immer gewachsen. Dieser Zustand dürfte nur noch kurze Zeit dauern. Das Schleppen der Kähne innerhalb der Schleusen geht prompt vonstatten. Die Verfrachtung von der Weser und von Hannover zum Westen ist bis jetzt nach der langen Sperre nicht so groß, als man erwarten konnte. Manche Schiffe müssen leer zum Ruhrbezirk zurückkehren. Der Grund ist wohl mit in dem Wagenmangel auf den Zubringerbahnen zu suchen. Die Erz- und Kohlenfrachten sind den gesteigerten Unkosten, die Lohnerhöhungen, höhere Material- und Kohlenpreise usw. bedingten, entsprechend erhöht worden.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund . . .	44 (16)	29 (17)	73 (33)	30 (9)	1 (4)
Hamm i. W. . .	21 (12)	19 (11)	40 (23)	21 (12)	0 (0)
Münster i. W. .	32 (8)	19 (0)	51 (8)	32 (8)	0 (0)

Wanne-West:	Kohlenumschlag	29665 (16559)	t
Ost:	Umschlag auf Schiff	1198 (0)	t
	Umschlag von Schiff		t
	Zufuhr von Eisenbahn	2523 (522	t
	Abfuhr zur Eisenbahn	1355 (714)	t
Unser Fritz:	Kohlen- und Koksumschlag	8108 (6398)	t
Hafen Nordstern:	dto.	6060 (5830)	t

Schleuse Münster:
Südl. Richt.: — (—) Schleppzüge mit — (—) beladenen Kähnen mit — (—) t
Nördl. östl. Richt.: — (—) Schleppzüge mit — (—) beladenen Kähnen mit — (—) t

Dortmund, 8. März. In der Berichtswoche waren Verkehr und Güterumschlag in den Häfen äußerst lebhaft. Vom Rhein kamen weitere Schiffe mit Eisenerz, das während der Frostsperre über Rotterdam geleitet wurde. Die Umschlagsbetriebe waren infolgedessen meist gut beschäftigt; auf den Hafenbahnen war der Verkehr ziemlich lebhaft. Die ersten Schiffe von Emden werden Mitte dieser Woche erwartet. Bis dahin werden die Erzschiffe vom Rhein meist gelöscht sein, so daß in dem Entladen der Kähne keine Stockung entsteht. Die Umschlagsbetriebe erhalten dann weiter gute Beschäftigung. In der Berichtswoche verkehrten in den Häfen 73 (33) Schiffe, von denen 44 (16) ein- und 29 (17) ausgelaufen sind. Beladen gingen 30 (9) Schiffe mit Erz (27), Kohlen (2) und Sand ein, außerdem 2 (2) leere Kähne. In derselben Zeit verließen den Hafen 1 (4) beladenes Schiff, sowie 16 (8) leere Kähne, und 12 (5) Schleppdampfer.

Hamm i. W., 8. März. Der Schiffsverkehr war während der Berichtszeit lebhaft. Angekommen sind 21 (12) Schiffe mit zusammen 10201 (5883) t Steinkohlen, Walzdraht und Stahlknüppeln. Abgefahren sind 19 (11) leere Schiffe. Umgeschlagen wurden vom Wasser 11148 (1597) t Kohlen, Walzdraht und Stahlknüppel. — Im Monat Februar sind angekommen 37 Schiffe mit 16038 t Steinkohlen, 2 Schiffe mit 1382 t Walzdraht und drei Schiffe mit 1807 t Knüppeleisen, zusammen 42 Schiffe mit 19227 t Güter. Abgeschleppt wurden 32 leere Schiffe und 1 Kahn mit 550 t Zement.

Münster, 8. März. Nach der Frostperiode setzte ein überaus reger Schiffsverkehr ein. Es liefen insgesamt in den münsterischen Häfen vom 27. Februar bis 4. März 32 beladene Kähne ein, die folgende Ademengen anbrachten: 8794 t Kohlen, 280 t Steine und 295 t Torfstreu, Gesamtmenge 9369 t. Der Ausgang belief sich auf 19 leere Kähne. Von den Umschlagsvorrichtungen waren sämtliche Krähne in der Berichtswoche vollauf beschäftigt. Die Elevatoren und der Sauger waren außer Betrieb.

Wanne, 8. März. Der Kohlenumschlag hat sich in der Berichtswoche erheblich gebessert. Der Zulauf an Kahnraum muß aber noch besser werden, wenn der Umschlag wieder in normaler Weise vor sich gehen soll. Die Zechen haben begonnen, neben der Förderung auch von den Lagerbeständen zum Hafen zu verfrachten. Eine flotte Abbeförderung der Bestände hängt lediglich von der Kahnvorlage ab. Der Kohlenumschlag betrug 29655 (16559) t. Im Osthafen wurden 1198 (—) t umgeschlagen. Von der Reichseisenbahn liefen 2523 (522) t zu, und nach der Reichseisenbahn 1355 (714) t ab.

Hafen Nordstern, 8. März. Der Hafenumschlag in der Woche vom 1. bis 4. März 1922 betrug 6060 (5830) t.

Hafen Unser Fritz, 8. März. In der Berichtswoche wurden 7944 (6136) t Kohlen und 164 (262) t Koks umgeschlagen.

Lohnbewegung auf den westdeutschen Kanälen. Die Sätze für Überstunden-, Nacht- und Sonntagsarbeit sowie für Havariearbeiten wurden durch Vereinbarung vom 4. März um 38,5 % erhöht, wodurch sich folgende Beträge ergeben: 1. Schiffsführer, Steuerleute und Maschinisten Überstunden 12,05 Mark, und Nacht- und Sonntagsarbeiten 14,95 Mark. 2. Matrosen und Heizer Überstunden 10,80 Mark und Nacht- und Sonntagsarbeiten 13.30 Mark. 3. Schiffsjungen Überstunden 7,50 Mark, Nacht- und Sonntagsarbeiten 8,75 Mark.

Der elsässische Rheinseitenkanal. Wir lesen in der Belforter Presse: „Wie die französische Delegation in der letzten Sitzung der internationalen Rheinkommission ankündigen ließ, drängt die französische Regierung auf die möglichst baldige Beendigung der Studien für das Projekt eines Rheinseitenkanals von Basel nach Straßburg. Das Bauteuministerium hat soeben eine große Unternehmerfirma damit beauftragt, unter seiner Kontrolle die notwendigen Vorarbeiten an Ort und Stelle vorzunehmen. Wenn auch die Arbeiten sehr mühevolle Gestrüpprodungen in den dem Rhein entlang liegenden Wäldern erfordern, so hofft man doch, das ganze Projekt bis Ende 1922 zu beendigen." Ob man wohl dabei auch schon überlegt hat, welche Folgen für die Rheinanwänder die Ausrodung der Ufer haben wird? V. K.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Der Mittellandkanal. Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt hatte am 1. Januar d. J. an den Herrn Reichsverkehrsminister einen besonders begründeten Antrag gerichtet mit der dringenden Bitte, den Beginn der Bauarbeiten für den Mittellandkanal beschleunigt in die Wege leiten zu wollen.

Auf diesen Antrag ist unter dem 5. März folgende Antwort bei dem Zentralverein eingegangen: „Das Reich hat der Ausführung des Mittellandkanals nur unter der Bedingung zugestimmt, daß die beteiligten Länder ein Drittel der tatsächlich entstandenen Baukosten tragen. Die Länder erkennen das Verlangen des Reiches als berechtigt an, konnten sich aber über die Verteilung des auf sie entfallenden Drittels bislang noch nicht einigen. Vor Abschluß bindender Abmachungen mit den Ländern kann ich die Inangriffnahme weiterer Strecken des Mittellandkanals nicht in Aussicht stellen. Ich habe aber kürzlich erneute Verhandlungen eingeleitet, um zu einer Einigung mit den Ländern zu gelangen. Inzwischen werden die Vorarbeiten zur Inangriffnahme der Arbeiten gefördert.

In Vertretung: gez. Kirschstein."

Hannover, 8. März. In den hannoverschen Häfen sind in der Woche vom 27. 2. bis 5. 3. 43 Kähne mit 23696 t Gütern angekommen, während 59 Fahrzeuge mit 13422 t die Häfen verließen.

Bremen, 8. März. Nachdem am 25./26. Februar der Rest des Eises zum Abtreiben gekommen war, konnte am 27. 2. die Fahrt auf der Weser wieder aufgenommen werden. Das Ladungsangebot im Verkehr nach Kanal- und Weserplätzen war in der Berichtswoche vom 27. 2. bis 4. 3. sehr gering, dagegen war die Nachfrage nach Leerraum im Talverkehr vom Zechengebiet nach hannoversche Häfen und Bremen/Unterweser sehr groß. Die in der Eiszeit beladenen Kähne haben sich namentlich an Schleuse 7. Herne, in sehr großer Zahl angesammelt; man schätzt die Zahl der schleppfertigen Kähne heute noch auf über 150. Der Kahnumlauf erleidet hierdurch eine mehrtägige Unterbrechung. Der Wasserstand der Weser am Mindener Pegel war mit Beginn der Woche 4,32 m, ging dann zurück am 1. 3. auf 3,98 m; am 4. 3. wurden 4,28 m gemeldet.

Emden, 8. März. In der Zeit vom 26. 2. bis 4. 3. trafen hier aus Skandinavien zirka 21000 t Eisenerze ein. Hiervon gingen zirka 13000 t auf Waggons; der Rest von zirka 8000 t wurde wasserseitig abgenommen. Die Verladung von Eisen und Kohlen nach See beschränkte sich auf sehr geringe Mengen. Die ersten Kohlenkähne sind inzwischen hier angekommen und wurden diese zum Teil sofort entlöscht. Die Kahngestellung war infolgedessen besser als in den letzten Vorwochen, reichte jedoch bei weitem noch nicht aus, um die Dampfer hinreichend zu bedienen. Der Kahnumlauf hat seinen normalen Stand noch nicht wieder erreicht, da der Verkehr sich immer noch an den Schleusen staut. — Weitere Erzmengen schwimmen bereits auf Emden.

d) Elbe und Saale.

Bericht der Firma „Spediteur-Verein Herrmann & Theilnehmer" über den gegenwärtigen Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg. Nach einem selten strengen Winter trat endlich gegen Mitte Februar ein intensiver Witterungsumschlag ein, welcher die großen Eisschwierigkeiten im hiesigen Hafen allmählich beseitigte, ohne daß sie aber augenblicklich schon als vollständig behoben angesehen werden können, da der Aufbruch des Eises auf der Mittelelbe und teilweise auch auf der Oberelbe schwere Eismassen in das hiesige Hafengebiet führt. In den Kreisen der Binnenschiffahrt gibt man sich der Hoffnung hin, daß der regelmäßige Betrieb innerhalb acht Tagen wird aufgenommen werden können, ohne befürchten zu müssen, daß längere Störungen durch Hochwasser eintreten; jedenfalls wird infolge der zu erwartenden weiteren Schneeschmelze der Wasserstand in nächster Zeit günstig bleiben, und dadurch die Transportdauer der Kähne abgekürzt werden. Es liegen bereits Eilkähne und Schlepper nach allen in Betracht kommenden Plätzen in Ladung, so daß den Versendern die Möglichkeit geboten ist, ihre Güter auf dem Wasserwege zu beziehen, statt wochenlang auf die Gestellung von Eisenbahnwaggons warten zu müssen. Über die Eisenbahnmisere in Hamburg noch weiter Worte zu verlieren, erscheint zwecklos; hoffentlich führt der kürzlich erfolgte Besuch des Reichsverkehrsministers, welcher sich endlich einmal selbst durch Augenschein von den hier herrschenden unhaltbaren Zuständen überzeugte, zu einer durchgreifenden Besserung, die aber keineswegs von heute auf morgen erfolgen wird, weil Maßnahmen getroffen werden müssen, welche lange Zeit beanspruchen dürften. Um so mehr ist es zu begrüßen, daß die Flußschiffahrt bald wieder in Gang kommt, zumal infolge des letzten Eisenbahnerstreiks mit seinen verheerenden Wirkungen, die auch jetzt noch überall zu spüren sind, und dadurch hervorgerufene Lohnaufbesserungen die Eisenbahnfrachten eine erneute Erhöhung von 20 % erfahren haben; die Eisenbahnfrachten werden immer teurer, die Transportverhältnisse dagegen immer schlechter. Die Elbeschiffahrts-Gesellschaften werden durch die weitere Erhöhung der Bahnfrachten in ihrer Konkurrenzfähigkeit allerdings erheblich gestärkt und sind jetzt damit beschäftigt, durch Umgestaltung ihrer Tarife, besonders für die Güter der ermäßigten Eisenbahnfrachtklassen, auch diese

nach Möglichkeit dem Wasserweg zuzuführen. Zu diesem Zweck soll die bisherige starre Frachtenbildung zu Gunsten einer größeren Beweglichkeit gegenüber den Eisenbahntarifen eine Änderung erfahren. Die heute notierten Elbefrachten gelten zunächst nur für Güter der Klasse C der deutschen Eisenbahngüterklassifikation, während Güter der Klassen A und B einen entsprechenden Zuschlag zahlen und die Frachten für Güter der Klassen D und E von Fall zu Fall zu bedingen sind. Von einer Notierung der Schlepperfrachten nach Berlin und Breslau muß zunächst abgesehen werden, weil auch in diesen Relationen grundlegende Veränderungen zu erwarten sind, um auch auf diesen Strecken die Konkurrenzfähigkeit der Wasserstraßen zu erhöhen. Verkehrssperren für Hamburg bestehen nur noch in wenigen Relationen, und auch diese werden in Kürze aufgehoben. Mit dem heutigen Tage tritt auch der erhöhte Goldzollzuschlag von 500 bis 4400 % gegen bisherige 3900 % in Kraft; bei der Kürze der Zeit seit der erfolgten Bekanntmachung und dem großen Andrang an den Zollämtern dürften viele Güter in den höheren Zoll verfallen. — Die Elbefrachten stellen sich heute wie folgt von hier nach:

Magdburg	1600	Coswig	1780
Schönebeck	1620	Torgau	2280
Barby	1640	Riesa	2565
Aken	1660	Dresden	2865
Wallwitzhafen	1680	Laube Tetschen	3900
Kleinwittenberg	1850	Schönpriesen-Außig	4100

Pfg. für 100 kg

e) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau, E. V., für die Woche vom 26. Februar bis zum 4. März 1922. Im Laufe der Woche ist das Eis der oberen Oder zum Abgang gekommen, dank des vorhergehenden Tauwetters, ohne Schäden an der unterwegs liegenden Schiffahrt und den Bauwerken zu verursachen, abgesehen von dem bedauerlichen Dammbruch bei Treschen oberhalb Breslau; die von Stettin aufwärts arbeitenden Eisbrecher sind bis in die Gegend von Fiddichow vorgedrungen. Von Breslau sind bereits einige Dampfer und Kähne talabwärts abgefahren; in Cosel-Hafen sind schon einige Ausgangsgenehmigungen erteilt. In der heutigen Frachtenausschuß-Sitzung wurde die Kohlengrundfracht Cosel-Hafen—Berlin-Oberspree mit Gültigkeit vom 4. d. M. ab auf 163 Mark je t festgesetzt.

Schiffahrts-Verein zu Breslau E. V.

f) Östliche Wasserstraßen.

Der Ausbau des Masur'schen Kanals ist im Januar 1922 im Reichstage zur Sprache gekommen. Staatssekretär Kirschstein vom Reichsverkehrsministerium machte dazu folgende Ausführungen, welche von der Pressestelle des Oberpräsidiums zu Königsberg auf Grund des stenographischen Verhandlungsberichtes im Auszuge wie folgt wiedergegeben werden:

Der Bau des Masurischen Kanals war im Jahre 1908 auf 15 Millionen Mark veranschlagt. Bisher haben Preußen und das Reich zusammen schon 54 Millionen hineingebaut; wenn wir die jetzigen Preise zugrunde legen, so werden mindestens noch 350 Millionen erforderlich sein, um den Kanal fertigzustellen. Diesen enormen Aufwendungen stehen verhältnismäßig geringe verkehrswirtschaftliche Vorteile gegenüber. Schon bei der Einbringung der Vorlage im Preußischen Landtag hat man seinerzeit nur mit 250 000 Tonnen gerechnet, und bei den jetzigen Verhältnissen ist diese Zahl wohl noch zu hoch gegriffen. Infolgedessen könnte man diese enormen Aufwendungen lediglich für die Herstellung der Wasserstraße eigentlich nicht mehr empfehlen. So sind wir den Weg gegangen, den auch der Abgeordnete Gothein empfohlen hat: Wir haben geprüft, ob es nicht möglich ist, aus diesem Kanal noch etwas Wirtschaftliches zu machen dadurch, daß man ihn zur Kraftgewinnung benutzt. Auch diese Frage ist nicht leicht zu lösen; sie hängt davon ab, wieviel Wasser man aus den Masurischen Seen abnehmen darf, ohne die dortigen Interessenten, die Anlieger der Masurischen Seen und anderer Seen, zu schädigen. Diese Verhandlungen sind jetzt aber doch ziemlich weit vorgeschritten, so daß wir aller Wahrscheinlichkeit nach schon in den nächsten Wochen mit dem Ostpreußenwerk wegen der Herstellung von 7 oder 8 Kraftwerken am Masurischen Kanal in Verbindung treten werden. Wir wollen also den Bau des Kanals als solchen weiter fortsetzen und zugleich damit den Bau von Kraftwerken verbinden. Es soll eine Aenderung gegenüber dem bisherigen Bauprogramm nur insofern stattfinden, als wir den Bau der Schleusen verschieben, bis wir Kanal und Kraftwerke fertig haben. Das liegt auch im Interesse der ganzen Bauausführung. Ostpreußen muß nun allerdings wohl bis zur Fertigstellung der Wasserstraße etwas länger warten, als es unter normalen Verhältnissen hätte zu warten brauchen. Auf der anderen Seite aber erlangt es nicht unerhebliche neue Vorteile dadurch, daß wir ihm verhältnismäßig billige Kraft aus dem Masurischen Kanal herausholen.

Vom masurischen Kanal. Der Reichsverkehrsminister hat auf eine Anfrage wegen Beschleunigung der Fertigstellung des Masurischen Kanals wie folgt geantwortet: „Die Erklärung, daß der Kanal innerhalb einer bestimmten, möglichst kurzen Frist vollendet werde, bedauere ich nicht geben zu können. Eine solche Verpflichtung hat seinerzeit weder für Preußen bestanden, noch ist sie vom Reich übernommen; sie kann auch nicht übernommen werden wegen der unübersehbaren Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse und der Finanzlage. Für das Jahr 1922 sollen vom Reich und Preußen als Baurate für den Kanalbau, vorbehaltlich der Genehmigung durch die gesetzgebenden Körperschaften, zusammen rund 50 000 000 Mark (d. i. rund das Doppelte der Baurate für 1921) zur Verfügung gestellt werden. Zu dieser Summe treten dann noch die Zuschüsse aus der produktiven Erwerbslosenfürsorge. Es erhellt daraus, daß der Kanalbau nach Kräften gefördert wird."

Der Elbing-Oberländische Kanal. Der Ausbau des Elbing-Oberländischen (südostpreußischen) Kanals ist im Etat des preußischen Landwirtschaftsministeriums mit einer ersten Baurate von 20 Millionen Mark vorgesehen. Es handelt sich um Inangriffnahme der Arbeiten an dem 9-km-Teilstück Schillingsee—Eissingsee der Fortführungsstrecke Osterode—Allenstein (29 km). Insgesamt sind für diesen Erstabschnitt 35 Millionen Mark Kosten errechnet. Der alte Oberländische Kanal soll erst später ausgebaut werden. Wirtschaftlich brächte die Durchführung der Strecke bis Allenstein eine wesentliche Steigerung und Erschließung dieses verkehrsarmen Hinterlandes. Kürzlich weilte eine Abordnung des Kanalvereins unter Führung des Oberbürgermeisters von Allenstein in Berlin, um bei den amtlichen Stellen auf diese Momente hinzuweisen.

Marienburger Hafen und Schiffahrt. Die Nogat wird zweifellos in Zukunft eine größere Bedeutung für die deutsche Schiffahrt erlangen als bisher. Dazu tragen schon die politischen Grenzen bei. Der Eisenbahnverkehr vermag den neuen Verhältnissen nicht mehr genügend Rechnung zu tragen, und so ist der Ausbau des Nogathafens im Vorjahre als Umschlaghafen zu verstehen. Die wiederholt erhöhten Eisenbahnfrachtsätze nötigen zur besseren Ausnutzung der Wasserküste, und so ist in Marienburg ein Schiffahrtsunternehmen begründet worden, welches eine regelmäßige Schiffsverbindung zwischen Marienburg und Danzig, Kahlberg und Königsberg herbeiführen will. Die Marienburger Unternehmer verhandeln mit einer Elbinger Firma wegen Ankaufs zweier Motorboote, die 150 Personen aufnehmen können. Der Betrieb soll sofort nach Eröffnung der Schiffahrt beginnen. Der erweiterte Hafen ist durch ein Anschlußgleis mit der Vollbahn verbunden, und auf dem von der Stadt erworbenen Gelände am Hafen werden sicher schon in der nächsten Zeit Industriewerke entstehen. Einzelne auswärtige Firmen hatten bereits 1921 große Lagerplätze am Hafen erworben, und die lagernde Holzmenge war für den Anfang recht bedeutend.

H. M.

Das Schicksal der Danziger Reichswerft kann nunmehr als entschieden angesehen werden. Ihr Betrieb soll mit demjenigen der Eisenbahnhauptwerkstatt vereinigt und einer Aktiengesellschaft unterstellt werden, die aus englischen, französischen, italienischen und polnischen Geldleuten besteht. Doch auch Danzig soll daran beteiligt sein.

Diese Lösung wurde bereits im Oktober 1921 vorgeschlagen. Damals hieß es aber, daß die Gesellschaft aus englischem, amerikanischem, polnischem und — deutschem Kapital gebildet werden solle. Im September 1921 weilte der Leiter der Danziger Werft, Professor Noë, in London und verhandelte dort mit Interessenten wegen Verwendung der Werft, und jene Verhandlungen scheinen jetzt in die Tat umgesetzt zu werden, wenn auch in anderer Zusammensetzung. . . .

Die Danzig-polnischen Wirtschaftsverhandlungen sind noch lange nicht abgeschlossen und sollten Ende Februar d. J. von neuem aufgenommen werden. Zu diesem Zwecke begaben sich nach vorheriger Einladung der polnischen Regierung fünf Danziger Vertreter am 21. Februar nach Warschau, kehrten aber schon am 24. zurück, ohne etwas Ersprießliches erreicht zu haben. Indessen war wenigstens manches Thema angeschnitten worden.

Noë aber war so glücklich, mit den englischen, französischen, italienischen und polnischen Kapitalisten einen Vorvertrag zu schließen, wonach der Betrieb der Danziger Werft und der vor einigen Jahren erbauten Eisenbahnwerkstatt in einer Hand vereinigt wird. Die Geldunterlage wird von der zu bildenden Aktiengesellschaft hergegeben. Beide Industriestätten sollen modernisiert werden und dann gewinnbringende Arbeit leisten.

Diese Lösung ist kaum im Geiste des Versailler Schmachfriedens enthalten; aber die Entente kann ja auch anders. Nach Artikel 107 dieses Vertrages geht auf die Hauptmächte alles Eigentum des Deutschen Reiches oder der deutschen Staaten, das im Gebiet der Freien Stadt Danzig gelegen ist, über, die es an die Freie Stadt oder den polnischen Staat wieder abtreten, „wie sie es für gerecht erachten mögen".

Die wackeren Mächte haben die Werft aber weder Polen noch Danzig zugesprochen. Englische, französische, italienische

und polnische Geldprotzen können doch füglich etwas aus solchen Betrieben holen, und so wird eine Aktiengesellschaft gebildet, welche die Früchte deutschen Fleißes einzuheimsen sich anschickt. Ja, der Engländer weiß, was er will; der Franzose nickt Beifall, und Pan Polski hofft auch, einen Brocken zu schnappen. Eine wirklich großartige Lösung! Deutsch'and hat ja den Krieg verloren! H. Mankowski.

f) Ausland.

Wie England die Donau erobert. Die Budapester Zeitung „Világ" schreibt: Das Streben Englands ist es, die Meer- und Flußschiffahrt zu erobern. Die Eroberung der Donauschiffahrt in Mitteleuropa läßt sich am besten aus dem Bericht der „The River Syndicate Ltd." erblicken. Genanntes Syndikat hielt jüngst seine Generalversammlung, bei welcher Frederick Lewis Bart präsidierte. Bart erklärte, das Syndikat habe die Aktien der DDSG, der UF und SG sowie der SDDSG größtenteils erworben. Außerdem hat das „River Syndicat Ltd." die Aktien der Englisch-Rumänischen DDSG in Händen, welches Unternehmen erst vor einigen Wochen gegründet wurde. Die Donauschiffahrt auf der Balkandonau konnte, wie der „Freien Donau" aus Budapest geschrieben wurde, das „River Syndicate Ltd." kräftigen und ausbauen. Die DDSG schloß einen Vertrag, laut welchem die Passagierfahrten bis Belgrad ausgedehnt werden. Die „Englisch-Rumänische Schiffahrts-Gesellschaft" wird mit fünf Personenschiffen und einigen Remorkören unter rumänischer Flagge fahren und den Verkehr am Küstenland des Schwarzen Meeres absolvieren. In Bulgarien wurden die Aktien der „Dunav" angeworben. Die „Dunav-Schiffahrtsgesellschaft ist eine österreichische und ungarische Kriegsgründung, die dadurch, daß sie in den Besitz des „River Syndicate Ltd." gelangte, jetzt ihr Aktienkapital erhöhen wird. Die englische Donaupolitik wird in den französischen Fachzeitschriften mit gewisser Sorge verfolgt, und „Loire" gibt unverblümt der Meinung Ausdruck: „Wir machten die Politik der Donau, und der Geschäftsnutzen gehört wieder England. Wir sind keine praktischen Kaufleute!"

Für die Rhoneschiffahrt. Die Spezialkommission „Fleuves, Canaux, Outillage des Ports" der französischen „Ligue Maritime et Coloniale" hat unter dem Präsidium von Hersent folgenden Wunsch formuliert und weitergeleitet: „Die französische Ligue Maritime et Coloniale ist der Ansicht, daß das wirtschaftliche Interesse des Landes die Schiffbarmachung der Rhone erfordert, damit einesteils die mit Schwergütern überlasteten Bahnen entlastet und anderseits der Hafen von Marseille eine direkte Wasserstraßenverbindung mit Straßburg und mit der Schweiz erhält, auf welcher die Güter ohne Umladung bis ans Ziel gelangen können. Sie gibt daher dem Wunsche Ausdruck, daß die Arbeiten für die Schiffbarmachung der Rhone in gleicher Weise voranschreiten sollen, wie diejenigen für die Erlangung elektrischer Energie, und daß bei der Verteilung der Kredite ein der Bedeutung dieser Arbeiten entsprechender Teil hierfür reserviert werde.

Es gibt aber auch in Frankreich Leute, denen die Kraftgewinnung über alles geht, und die die verkehrspolitische Bedeutung der Wasserläufe nicht einzuschätzen vermögen. Zu diesen gehört offenbar der Senator Leon Perrier, der Präsident der interdepartementalen Kommission für den Ausbau der Rhone, der dieser Tage sich in Lyon bezüglich der Rhoneschiffahrt folgendermaßen aussprach: „Die unproduktive und übrigens auch problematische Schiffahrt erfordert geradezu zyklopische und ruinöse Arbeiten und kann sich nur mit Hilfe technischer Akrobatenstücke, die immer wieder erneuert werden müssen, erhalten. Der Traum, eine Schiffahrtsstraße von Marseille über Lyon nach Genf und Zentraleuropa herzustellen, wird sich nur verwirklichen lassen, wenn die Genfer den größten Teil der Kosten übernehmen und den Spiegel des Genfer Sees erhöhen, wie man das schon lange verlangt hat. Soll der Ausbau der Rhone lebensfähig sein, so stelle man vorerst nur diejenigen Werke, die produktiv und einbringlich sind, aber von den gewaltigen Bauten bei Bellegrade und Genissiat sehe man vorläufig noch ab. Für diese ganze Gegend der oberen Rhone ist die Bewässerung gegenstandslos, denn hier ist Wasser genug vorhanden." V. K.

Die Schiffahrtsfragen im waadtländischen großen Rate. Im waadtländischen großen Rate berichtete Großrat Chenoux über die sozialistische Motion Fritz Ribi, der verlangt hatte, es möge sich der große Rat für die Anhandnahme für Wasserstraßenbauten als Notstandsarbeiten verwenden. Großrat Chenoux wies darauf hin, daß weder der Ort noch der Moment für die Motion Ribi gegeben sei, da die große Frage der Erstellung einer Wasserstraße vom Rheine zur Rhone durch die Schweiz noch nicht aus dem Zustande der Prüfung hervorgegangen sei. Er erinnerte an die wirtschaftlichen Untersuchungen, welche seit Jahren die Association Suisse pour la navigation du Rhone au Rhin und das von ihr ins Leben gerufene Syndikat Suisse pour l'etude de la voie navigable du Rhone au Rhin angestellt haben und die aber heute nicht mehr den Verhältnissen entsprechen. Es handle sich hier um Aufgaben, in denen nur der Bund kompetent sei, und wies auf die großen Aufgaben hin, die vorerst noch zu lösen sind. Die schweizerische Binnenschiffahrt ist abhängig von einer schiffbaren Zufahrt vom Meere her, und bevor diese internationalen Fragen gelöst seien, könne nicht mit internen Schiffahrtsbauten begonnen werden, denn vom Zugang zum Weltmeere hänge das Zustandekommen interner Wasserstraßen ab. Regierungsrat Simon fügte noch bei, daß die Schiffahrtsfragen auch von der Hebung des Genfersee-Spiegels und von der Regulierung der drei Jurarand-Seen abhängig sei. Der große Rat hat sodann die Motion Ribi abgelehnt, aber dabei nicht unterlassen, seine weiten Sympathien für die Sache der Schiffahrt an den Tag zu legen. V. K.

Österreich beabsichtigt den Ausbau des Wiener Hafens, und hofft durch die Stromregulierung Wasserkräfte für die eigene Industrie freizubekommen, besonders wird die Alpine Montangesellschaft billiger Ruhrkoks auf dem Wasserwege beziehen können und eine Verhüttung steierischer Erze rentabler gestalten. Sowohl die Tschechoslowakei wie Ungarn und Südslawien werden Vorteile erlangen, besonderes letzteres wird den Abbau der Eisenvorkommen von Priedor wieder aufnehmen können. Für Bulgarien, Rumänien wird die Ausfuhr von Getreide und Petroleum gefördert werden, und als Talfracht kommen Kohle und Eisen aus dem Ruhrgebiet in Frage. Eine weitere Hebung der Verkehrsmöglichkeiten auf der Donau bedeuten die englischen Pläne, die Donau bis Budapest auf drei Meter zu vertiefen, für kleinere Seeschiffe fahrbar.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder.

Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vergl. Heft 5, Seite 79) als Mitglieder neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder.

Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A. G., Dresden, Maxstr. 17.

Siemens Bauunion, G. m. b. H., Kommanditges., Berlin SW 11, Schöneberger Str. 3/4.

Einzelmitglieder.

Cohrs & Ammé, A. G., Spedition, Hamburg, Mönckebergstr. 8, Packhof 1.

Lebrecht, Carl, Justizrat, Rechtsanwalt und Notar, Leipzig, Thomasgasse 4.

Vulcu, Maxim, E., Ingenieur, Maschinenfabrikant, Arad, Col. Pauliaunu 5—6 (Rumänien).

Aus verwandten Vereinen.

Der Verein zur Schiffbarmachung der Lippe hatte in seiner diesjährigen Generalversammlung als Hauptpunkt auf die Tagesordnung gesetzt: „Ausbau der angefangenen Kanalarbeiten auf der Kanalstrecke Hamm—Lippstadt". Aus dem erstatteten Bericht der vom Verein nach Berlin entsandten Kommission, die wegen des Ausbaues der Strecke Hamm bis Lippstadt mit dem Reichsverkehrsminister verhandelt hat, ist zu entnehmen, daß man im Reichsverkehrsministerium den Ausbau des letzten Lippestückes heute für keine wirtschaftliche Notwendigkeit hält. Es wurde in der Versammlung darauf hingewiesen, wenn diese Strecke heute wegen Unrentabilität nicht gebaut werden kann, die Schuld in erster Linie hierfür in der verfehlten Staffeltarifpolitik der Eisenbahn zu suchen ist. Hafendirektor Sauter-Hamm wies überzeugend nach, daß an sich wohl eine wirtschaftliche Notwendigkeit für den Ausbau dieser Kanalstrecke bestehe. In der von ihm über den notwendigen Ausbau der Strecke Hamm—Lippstadt ausgearbeiteten Denkschrift des Vereins legt er ausführlich den Nutzen des Kanals für die Industrie bei ihrem ständigen Aufschwung, für die Landwirtschaft für Be- und Entwässerung und bei Hochwassergefahr, und für die Zeiten kommender Arbeitslosigkeit dar. Die Denkschrift wird vervielfältigt und den Interessenten zugesandt. Der Verein hofft, daß man auch im Reichsverkehrsministerium sich von der Notwendigkeit des Ausbaues der Kanalstrecke Hamm—Lippstadt noch überzeugen und sich der übernommenen Verpflichtung beim Übergang der Wasserstraßen auf das Reich, die begonnenen Anlagen auszubauen, entledigen wird.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am														
		21. 2 cm	22. 2. cm	23. 2. cm	24. 2. cm	25. 2. cm	26. 2. cm	27. 2. cm	28. 2. cm	1. 3 cm	2. 3. cm	3. 3. cm	4. 3. cm	5. 3. cm	6. 3. cm	cm	cm
Memel	Tilsit	147[5])	147[5])	147[5])	147[5])	147[5])	148[5])	156[5])	193[5])	306[5])	444[5])	579[5])	601[7])	600	584	—	—
Pregel	Insterburg	—12[5])	—15[5])	—15[5])	—14[5])	—10[5])	+48[5])	198[5])	300[5])	333[6])	455[6])	458[6])	443[6])	428[6])	425	—	—
Weichsel	Thorn	98[5])	97[5])	94[5])	95[5])	106[5])	146[5])	138[5])	142[5])	177[5])	234[5])	258[5])	474[6])	—	—	—	—
Oder	Ratibor	95[5])	110[5])	104[5])	182[3])	312[3])	306[3])	313[3])	327[3])	306[4])	325[4])	332	274	253	327	—	—
„	Breslau	—170	—172	—170	—162	—162	—150	—116	—48	—74	+42	8	2	0	- 2	—	—
„	Krossen	121	123	129	136	144	168	148	138	177	158	217[3])	237	257	274	—	—
„	Frankfurt	122[5])	126[5])	130[5])	137[5])	148[5])	162[5])	175[5])	188[6])	167[3])	149[3])	—[3])	209[3])	222[5])	—	—	—
Warthe	Landsberg	75[5])	74[5])	74[5])	66[5])	87[5])	94[5])	102[5])	112[5])	130[5])	156[5])	130[5])	181[6])	162[7])	155	—	—
Netze	Vordamm	76[5])	81[5])	76[5])	100[5])	102[7])	80[6])	106	102[7])	95	102	104	102	100	108	—	—
Elbe	Dresden	—183	—181	—170	—137	—99	—50	+105	194	156	138	165	152	120	102	—	—
„	Barby	220[5])	253[5])	—	292[5])	309[5])	199[6])	336[6])	352	388	411	434	436	424	435	—	—
„	Magdeburg	164[5])	186[5])	205[5])	224[5])	236[5])	208[6])	210[6])	264	290	316	336	346	352	348	—	—
„	Wittenberge	214[5])	218[5])	224[5])	239)	247[5])	273[5])	286[5])	331[5])	317	333	345	361	377	—	—	—
Saale	Grochlitz	185	203	201	196	280	330	354	320	316	330	340	306	290	—	—	—
Havel	Spandau*)	66	68	70	72	75	75	81	85	94	100	107	113	114	115	—	—
„	Rathenow*)	68	72	82	92	100	112	84	78	70	74	75	76	80	81	—	—
Spree	Spremberg*)	88	90	103	116	153	165	130	126	118	112	109	100	110	132	—	—
„	Kersdorf*)	235[5])	244	256	250	234	222	216	212[5])	213	218[5])	223	2 6	231[5]	238	—	—
Weser	Münden	284	266	262	287	324	347	308	302	314	343	354	347	365	347	—	—
„	Minden	500[7])	445	394	422	412	422	432	416	318	420	430	432	448	436	—	—
Rhein	Maximiliansau	425	426	420	419	419	415	414	415	430	443	455	453	—	—	—	—
„	Caub	256	2 6	228	226	226	221	234	235	256	254	270	281	292	288	—	—
„	Cöln	235	281	278	276	295	289	281	277	274	289	312	335	—	—	—	—
Neckar	Heilbronn	155	143	130	120	150	130	125	112	120	122	118	110	105	—	—	—
Main	Hanau	150[5])	154	306	304	290	300	302	320	316	316	318	334	—	—	—	—
Mosel	Trier	189	168	149	134	137	131	125	122	136	160	166	175	—	—	—	—

*) Unterpegel. — Eisberichte: [1]) Grundeis, [2]) Grundeistreiben, [3]) Treibeis, [4]) Eistreiben, [5]) Eisstand, [6]) Eisgang, [7]) eisfrei.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.

(Gegründet 1853.) * Telephon: Amt Nord 3631, 3632. * Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	—
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	1180
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—
Dampfschiff.-Ges. Neptun	1645
Dampfschiff.-Reederei Horn	—
Dte.-Apstral. Dampfschiff.-Ges.	650
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	635
Deutsche Ostafrika-Linie	550
Emder Reederei	—
Flensburger Dampfer-Comp.	1035
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	730
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	565
Hamburg-Bremen-Afrika	520
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	725
Hansa Dampfschiffahrt	490
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	—

Name	Kurs:
Neue Dampfer-Comp., Stettin	740
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1450
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Norddeutscher Lloyd	407
Ocean-Dampfer Flensburg	630
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	495
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	1560
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	410
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	—
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	1700
Schles. Dampfer-Comp.	—
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	—
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1425
Ver. Elbeschiff.-Ges.	1035
Woermann-Linie	545

Aus dem geschäftlichen Leben.

Hafenrundfahrt A.-G., Kiel. Durch einen weiteren Verlust von 65 170 Mark im Jahre 1921 hat sich der Verlustsaldo aus 1920 auf 246 339 Mark erhöht.

Onkenwerft G. m. b. H., Wilhelmshaven. Gegründet am 20. Januar 1922 mit 30 000 Mark Stammkapital, Geschäftsführer Emil Visarius in Düsseldorf und Rudolf Onken in Rüstringen.

Papenburger Schleppdampfreederei, Papenburg. Für 1921 ergab sich ein Reingewinn von 16 068 Mark. In den Aufsichtsrat ist für Bürgermeister Wolters Bürgermeister Jaeger-Papenburg neu eingetreten.

Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrt-Gesellschaft, Köln. Herr Hugo Stinnes ist zum Aufsichtsratsmitglied gewählt worden.

Deutsche Werft A.-G., Hamburg. Laut Beschluß vom 18. Oktober 1921 ist das Grundkapital um 30 000 000 Mark, ausgegeben zu 150 Prozent, auf 60 000 000 Mark erhöht worden.

Kleinmotorboote G. m. b. H., Berlin. Gegründet am 7. Februar 1922 mit 20 000 Mark Stammkapital, Geschäftsführer Karl Lenck.

Siemens & Halske A.-G., Berlin. Kommerzienrat Dr.-Ing. e. h. Emil Kirdorf in Düsseldorf, Generaldirektor Dr.-Ing. e. h. Albert Vögler in Dortmund sind zu weiteren Vorstandsmitgliedern bestellt.

Berolina-Versicherungsverein a. G. (Cascoversicherung), Berlin. Im Jahre 1921 sind 307 007 Mark Schäden bezahlt und in Reserve gestelt worden.

A.-G. Neptun, Schiffswerft und Maschinenfabrik, Rostock. Für 1921 ergab sich ein Reingewinn von 1 432 405 Mark. Die Dividende beträgt 12 Prozent von 4 000 000 Mark Stammaktien und 6 Prozent von 500 000 Mark Vorzugsaktien.

Lloyd-Werft A.-G., Hamburg. Gegründet am 6. Dezember 1921 mit 2 500 000 Mark Grundkapital, Vorstand Richard Nicolaus Walther Kretzschmar, dessen bisherige Firma W. Kretzschmar erworben wurde.

Bremerhavener Werft A.-G., Bremerhaven. Gegründet am 5. Dezember 1921 mit 6 000 000 Mark Grundkapital, Vorstand Fritz Freudenberg, dessen Werft übernommen wurde.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 7
1. April

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 60 M. für den Jahrgang von 24 Heften
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 3 Mark
Sonder-Hefte 6 Mark

Anzeigen kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 3,00

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt,* ***Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Die Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung in Essen. S. 99. — Der Hansakanal im Netz der deutschen Binnenwasserstraßen. S. 100. — Die Großschiffahrtsstraße Rhein–Main–Donau. S. 102. — Die Kraftwasserstraße vom Rhein über den Neckar zur Donau und zum Bodensee. S. 104. — Der Wasserstraßenbau im geltenden Recht. S. 107. — Eine deutsch-schweizerische Bundesgenossenschaft in der oberrheinischen Schiffahrtsfrage. S. 110. — Kleine Mitteilungen. S. 112. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 116. — Aus verwandten Vereinen. S. 116. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 116. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 117. — Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie. S. 117. — Bücherbesprechung. S. 118.

Die Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung in Essen.

31. März bis 30. April 1922.

Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt verdankt sein Entstehen Friedrich Harkort, dem Sohne der westfälischen Erde, dessen Denkmal in Wetter an der Ruhr steht. Im Jahre 1919, bei Gelegenheit des 50. Gründungstages des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, hat Dr. Reichelt im Jubiläumsheft der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ auf die Verdienste Friedrich Harkort's um die deutsche Binnenschiffahrt hingewiesen. Zu seiner Zeit war die Ruhr noch ein Fluß, der in der Schiffahrt des Industriegebietes immerhin eine gewisse Rolle spielte. Längst sind die Zeiten geschwunden. Heute ist die Ruhr ein wichtiges Gewässer geworden für den Industriebezirk dadurch, daß sie das Trinkwasser für die Millionen von Menschen aus den Gebirgstälern des märkischen Sauerlandes herbeiführt. Die Zechen und die Eisenwerke sind weit nach Norden gewandert. Eine große künstliche Wasserstraße durchzieht den Industriebezirk von West nach Ost und nach Norden. Zahllose Häfen, an denen fast alle großen Städte des Industriegebietes unmittelbar oder mittelbar beteiligt sind, begleiten diese Wasserstraße. Der Ruhrbezirk ist heute mit eingeschlossen in das große Netz der deutschen Binnenwasserstraßen, und an seiner Mündung in den Rhein liegt Deutschlands größter Binnenhafen Duisburg.

Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt wird gemeinsam mit dem Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrstinteressen Anfang April in Essen, der alten Eisenstadt, und Duisburg, dem größten Binnenhafen, einen Binnenschiffahrtskongreß abhalten. Hier in Essen, im geographischen Mittelpunkte des Ruhrgebietes, wo auch zugleich die Fäden des industriellen und wirtschaftlichen Lebens zusammenlaufen, hat man diese Gelegenheit zugleich benutzt, um für den Gedanken der deutschen Binnenschiffahrt in weiten Kreisen Deutschlands zu werben. Eine hochbeachtenswerte Ausstellung für Wasserbau- und Binnenschiffahrt ist daher in den letzten Monaten vorbereitet worden und wird am 31. März 1922 ihre Tore öffnen. Das Reichsverkehrsministerium und die Staatsverwaltungen werden ihre Schiffahrtsstraßen und die deutschen Gewässer überhaupt in besonderen Darstellungen und Modellen wichtiger Bauwerke der Gesamtheit vor Augen führen. Die großen wasserwirtschaftlichen Verbände, wie Emschergenossenschaft, Ruhrtalsperrenverein und andere wollen andererseits zeigen, wie sie im Dienste der Wasserwirtschaft tätig sind, in enger Verbindung mit dem industriellen und gewerblichen Leben, aus deren Bedingnissen heraus sie entstanden sind.

Stets hat der Ruhrbezirk in seiner eisernen Zähigkeit ein Vorbild der deutschen Technik und Wirtschaft gegeben, so wie der Name Harkort der Anreger und Pfadfinder des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt im Jahre 1869 gewesen ist.

Die Montanindustrie ist durch ihren Massengüterverkehr mit der deutschen Binnenschiffahrt aufs engste verbunden. Die deutsche Maschinenindustrie hat der deutschen Binnenschiffahrt vortrefflich geholfen; sie schuf die Dampfschiffahrt auf den deutschen Flüssen und Kanälen; sie baute die Krane und später die großartigen Verladeanlagen, die es gestatten, das Binnenland zu einer Filiale der Seewirtschaft zu machen. Die deutsche Industrie half dem deutschen Baugewerbe mit neuzeitlichen Baumaschinen, mit Baggern, Rammen und anderen, um schwierige Bauten in verhältnismäßig kurzer Zeit auszuführen. Die deutsche Eisenindustrie schwang große Bogen über das flüssige Element des Wassers, schuf sinnreiche Konstruktionen bei Wasserkraftanlagen, Wehren, Schleusen und Hebewerken. Die deutsche Binnenschiffahrt, die noch vor einigen Jahrzehnten stark im historischen Gewande des Wasserbauwesens sich befand, ist durch den Fortschritt der Technik sprungweise emporgediehen.

Die deutsche Industrie wußte frühzeitig zu schätzen, was die Wasserstraße für den Verkehr bedeutet. Sie, in deren Gefolge das deutsche Eisenbahnwesen erstand, hat in wirtschaftlicher Nüchternheit ebenso sehr nach dem Mittel der Binnenwasserstraße gegriffen, wo es sich darum handelte, wirtschaftlich einen Vorteil zu ziehen.

Die Wasserkraftanlagen sind mit der Industrie heute aufs engste verknüpft. Chemische und Elektrizitäts-Industrie schreiten in ihrem Gefolge vorwärts. Ganze Landschaften werden heute versorgt vom Gefälle der Gebirgsflüsse. Die weiße Kohle industrialisiert die Länder, und die schwarze Kohle verlangt nach dem Wasser, das ihre schwarzen Diamanten weit in die Lande führt. So ergänzt eins das andere.

Die Ausstellung in Essen soll aber nicht nur Wasserbaukonstruktionen, Schiffe, Verladeanlagen für Häfen, große Pläne unserer Wasserstraßen, Schiffsmotore und Schiffshilfsmaschinen, Baumaschinen und Riesenbagger zeigen, sie soll vor allem auch gestatten, einen Blick zu werfen auf die großen Pläne, die von den verschiedenen Kanal- und Schiffahrtsvereinen, von den Ländern und Städten verfolgt werden, um das Netz der deutschen Binnenwasserstraßen zu vervollständigen. Viele Gegensätze bestehen hier: manches Land kann die Kosten für neue Wasserstraßen nicht aufbringen; mancher Bezirk fühlt sich zurückgesetzt, manche Stadt benachteiligt, und ein Austausch tut hier wirklich Not. So ist es ein glücklicher Gedanke gewesen, eine Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung in Essen zu veranstalten, nicht etwa — wie es wohl in manchen Städten ge-

schehen mag — um eine Ausstellung um ihrer selbst willen zu schaffen, sondern um einen Mittelpunkt zu geben, in dem einmal die verschiedenen wasserwirtschaftlichen Interessen sich zusammenfinden. Deutschlands Wasserwirtschaft und Binnenschiffahrt verträgt es nicht, in unfruchtbarer Arbeit unzählige Projekte zu verfolgen, ohne daß die großen und wichtigen Projekte von ganz Deutschland einmal erörtert werden. In der Fülle der Aufgaben und Wünsche ragen einige grundlegende Pläne stets hervor. Die Verbindung zwischen Rhein und Donau, die Verbindung vom Ruhrbezirk zur Nordsee und der Mittellandkanal sind hier zweifellos führend; aber nicht vergessen werden soll auch der Anschluß der ostdeutschen Landschaften an das mitteldeutsche Binnenschiffahrtsnetz. Deutschland, das Herz Mitteleuropas, wird durch den Friedensvertrag mehr noch als bisher ein Durchgangsland. Da gilt es, auch auf dem Gebiete der Wasserstraßenpolitik alle diejenigen Grundlagen zu finden, welche die Ausnutzung der Wasserstraßen in vollem Maße gestatten, und das deutsche Wasserstraßennetz zu einem einheitlichen, von wirtschaftlichen Zielpunkten geleiteten Ganzen zu machen.

Es ist sehr erfreulich, daß die führenden deutschen Baufirmen und die größten Werke der deutschen Eisen- und Maschinenindustrie die Ausstellung beschicken. Ferner ist sehr zu begrüßen, daß fast alle Kanal- und Schiffahrtsvereine auf der Ausstellung vertreten sind. Die Essener Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung will eine reine Fachausstellung sein. Kein Anhängsel irgendeiner allgemeinen Ausstellung, will sie die Gedanken der Besucher konzentrieren auf ein bestimmtes Problem: auf die Förderung der deutschen Wasserwirtschaft und Binnenschiffahrt. Gerade die Binnenschiffahrt steht im Vordergrunde dieser Ausstellung. Nicht nur für Fachleute soll diese Ausstellung geschaffen sein, die Staatsbürger in ihrer Gesamtheit, vom Arbeiter bis zum Industriellen, vom Kaufmann bis zum Wissenschaftler, sollen durch eine solche Fachveranstaltung erfahren, was die deutsche Wasserwirtschaft ist, was die deutsche Binnenschiffahrt will und leistet, und welches ihre nächsten Ziele sind. Es tut dringend not, daß gerade in diesen wirtschaftlich wichtigen Fragen die deutsche Volksgesamtheit aufgeklärt wird über die Aufgaben der deutschen Wirtschaft.

Es ist hocherfreulich, daß auch das Ausland, besonders unsere holländischen und skandinavischen Freunde, an der Ausstellung regen Anteil nehmen, und daß sie sich bereit erklärt haben, in größerer Zahl die alte Eisenstadt an der Ruhr aufzusuchen, um in gemeinschaftlichem Gespräch mit deutschen Binnenschiffahrtsleuten Gedanken über die zukünftigen Beziehungen und über Fachfragen des Wasserbaues und Schiffahrtswesens auszutauschen.

Es ist daher der Wunsch der Ausstellungsleitung und aller derjenigen Kreise, die mit der Essener Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung verbunden sind, besonders aber aller Kanalvereine, Bau- und Industriefirmen, Verwaltungen usw., die als Aussteller die Essener Ausstellung beschickten, daß die Fachwelt, soweit sie der Binnenschiffahrt oder dem Wasserbau nahesteht, in großer Zahl diesmal nach Essen pilgert, das sich auf einen starken Besuch dank der Arbeiten der Stadtverwaltung vorbereitet hat. Möge die Ausstellung und alle Veranstaltungen, die sich an sie knüpfen, ganz im Zeichen der Förderung der wirtschaftlichen und kulturellen Verbindungen der verschiedenen Gegenden Deutschlands stehen. Die werktätige Bevölkerung des Ruhrgebietes ruft den Männern, die aus ganz Deutschland zu dieser Veranstaltung der deutschen Binnenschiffahrt und Wasserwirtschaft kommen, den durch alle Nöte und Beschwernisse der Ruhrindustrie so glücklich behaupteten Hoffnungsgruß des Bergmannes zu: „Glückauf!“. H. R.

Der Hansakanal im Netz der deutschen Binnenwasserstraßen.

Von Oberbaudirektor Dr. Wendemuth, Hamburg.

Dem Ausbau des Wasserstraßennetzes wird in Deutschland überall die größte Aufmerksamkeit geschenkt. Von privater Seite ist eine Fülle von Plänen herausgebracht, die ihr Bestes zur Lösung der gestellten Aufgaben beitragen wollen. Auch die Einzelstaaten des Reiches und in hervorragendem Maße der preußische Staat haben es sich von jeher angelegen sein lassen, den Ausbau der Wasserstraßen zu fördern und im Rahmen der leider meist beschränkten Mittel auch deren Ausführung zu verwirklichen. Besonders die Bestrebungen in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege haben zu beachtenswerten Erfolgen geführt. Durch den Übergang der Wasserstraßen an das Reich hat dieses die Sorge um den Ausbau übernommen und es ist zu hoffen, daß die Lösung der schwierigen Fragen unter Hinzuziehung aller Interessen nach großen Gesichtspunkten in zielbewußter Weise durchgeführt wird.

Der Grundgedanke ist, ganz allgemein ausgedrückt, der, Deutschland mit einem Wasserstraßennetz zu versehen, das an die Donau im Süden und an die deutschen Meere im Norden anknüpft, und das im allgemeinen in südnördlicher Richtung durch die schiffbaren deutschen Ströme, in westöstlicher Richtung durch künstliche Kanäle gebildet und nach beiden Richtungen auch durchregulierte oder kanalisierte Flüsse ergänzt wird.

Am weitesten vorgeschritten ist die Netzbildung im ostelbischen Gebiet, wo die gleichlaufenden Ströme durch Quermaschen im angedeuteten Sinne leidlich gut verbunden sind. In Süddeutschland ist durch die in Angriff genommene Main—Donau-Wasserstraße und Neckarkanalisierung die Ausbildung des Netzes in greifbare Nähe gerückt. Im westelbischen Gebiet, besonders zwischen Weser und Elbe, dagegen ist diese Vermaschung noch am meisten rückständig. Einen bedeutenden Schritt zu ihrer Ergänzung bildet der Mittellandkanal mit seiner in der Ausführung befindlichen Fortsetzung zur Elbe; sie soll die Hauptverbindung der Ströme quer durch Mitteldeutschland für den durchgehenden Verkehr vom Westen bis zum Osten vervollständigen, kann aber dem Verkehrsbedürfnis Nordwest deutschlands nicht genügen.

Große Verkehrszentren, wie das rheinisch-westfälische Industriegebiet einerseits und die deutschen Nordseehäfen andererseits, verlangen nach einer kürzesten Wasserstraßenverbindung. Denn zu den wichtigsten Absatzgebieten für die Erzeugnisse dieses Industrie- und Kohlengebietes gehören unzweifelhaft die deutschen Seehäfen; sie sind die Hauptstützen des deutschen Wirtschaftslebens in seiner Beziehung zum Ausland.

Von diesen Seehäfen hat bisher nur Emden durch den Dortmund—Ems-Kanal den guten Anschluß an Rheinland-Westfalen erhalten. Die großen hanseatischen Seeplätze dagegen haben entweder keine oder nur unzureichende Wasserverbindung mit diesem Gebiet.

Mit dem Mittellandkanal ist den deutschen Hansestädten nachweislich nicht gedient; im Gegenteil wird durch ihn und seine Verlängerung bis Magdeburg — so große, unbestrittene Vorteile er für Mitteldeutschland und als Verbindung zwischen Westen und Osten zweifellos hat — die Einflußzone der ausländischen Nordseehäfen noch erweitert, wie es auch durch den Ausbau der süddeutschen Wasserstraßen zur Verbindung der Donau mit dem Rhein zu erwarten ist. Daneben droht den Hansestädten eine weitere erhebliche Beeinträchtigung durch den Belgien gemäß Friedensvertrag zugesagten Rhein-Maas-Schelde-Kanal.

Die Bedeutung eines Seehafenplatzes ist in sehr starkem Maße abhängig von der Bedingung, mit geringsten Frachtkosten eine möglichst große Menge von Gütern aus einem möglichst ausgedehnten Hinterland heranziehen oder in ihm absetzen zu können.

Bremen war bisher im wesentlichen auf das Verkehrsmittel der Eisenbahn angewiesen. Die natürliche, dem Seehafen Bremen zugehörige Binnenwasserstraße, die Weser, ist nicht genügend leistungsfähig. Selbst wenn ihr Ausbau, der noch erhebliche Kosten verursachen wird, einmal durchgeführt ist, könnte diese Wasserstraße allein den bremischen Bedürfnissen noch nicht genügen. So ist es verständlich, daß besonders Bremen sich lebhaft dafür interessiert hat, das ihm zunächstliegende Industriegebiet von Rheinland-Westfalen enger in seinen Wirtschaftsbereich einzubeziehen. Für Hamburg und auch für Lübeck ist die Elbe der Hauptverkehrsträger und Zubringer In Verbindung mit den anschließenden Wasserstraßen, die nach Ostdeutschland, Schlesien und weit nach Böhmen hinein reichen, erschließt sie ein ausgedehntes Hinterland. Daraus ergibt sich, daß Hamburg aus eigenem Interesse und dem seines deutschen Hinterlandes in erster Linie um die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe bemüht bleiben mußte und mit Kanalplänen bisher nicht oder nur wenig hervorgetreten ist.

In der gegenwärtigen Zeit haben die gemeinsamen deutschen Interessen neue Aufgaben gestellt. Das uns verbliebene rheinisch-westfälische Industriegebiet steht in Gefahr, wirtschaftlich von Deutschland nach Westen abgedrängt zu werden. Das muß unter allen Umständen verhütet werden, und das Mittel hierzu bildet der engste Anschluß an die deutschen Welt-Verkehrszentren. Wie der Mittellandkanal das Band zwischen dem Industriegebiet und dem Herzen Deutschlands knüpft, so muß eine kürzeste Verbindung zu den großen deutschen Seehäfen das Industriegebiet in feste Verkehrsbeziehung zum deutschen Welthandel bringen.

Diese Aufgabe kann für Bremen in ausreichender Weise nicht über die Weser mit dem Anschluß an den Mittellandkanal bei Minden und für Hamburg und Lübeck nicht über die Elbe und den Anschluß an den Mittellandkanal bei Magdeburg erreicht werden. Ganz abgesehen von der starken Abhängigkeit der Ladefähigkeit der Kanalfahrzeuge von den meist unzureichenden Elbwasserständen sind die Entfernungen nach dem Hauptproduktionszentrum Deutschlands, dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet, viel zu groß, um den Güterversand wirtschaftlich zu gestalten. Not tut den Hansestädten eine kürzeste, mindestens für 1000-t-Schiffe ausgebaute leistungsfähige Kanalverbindung

zwischen dem Industriezentrum des Westens einerseits, der Weser und Elbe andererseits.

Die Bedeutung einer solchen Verbindung wird von allen Beteiligten voll gewürdigt. Soll aber ein solcher Plan zur baldigen Ausführung kommen, so kann nur Einigkeit schnell zum Ziel führen; alle Sonderinteressen müssen hierbei zurücktreten. Unter Beachtung dieses Hauptgesichtspunktes hat im Gegensatz zu den bisher widerstreitenden Ansichten eine Einigung der Interessenten aus Rheinland-Westfalen und den drei Hansestädten dahingehend stattgefunden, daß nur ein Kanal in Frage kommen kann, der allen Teilen gleiche Vorteile bietet. Dieser Kanal, der auch Lübeck einen guten Anschluß nach Westen gewährt und ferner eine günstige Verbindung Hannovers mit den Nordseehäfen ermöglicht, ist der Hansakanal.

Wenn im vorstehenden zunächst die Verbindung mit Rheinland-Westfalen in den Vordergrund gestellt wurde, so ist weiter hervorzuheben, daß der Hansakanal noch eine andere wichtige Aufgabe zu erfüllen hat. Er soll zugleich das hoch entwickelte Wirtschaftsgebiet Hannovers an die Hansestädte anschließen. Das kann erreicht werden entweder durch einen Zweig-Kanal, der etwa der Aller parallel läuft und südwärts den Anschluß an den Mittellandkanal bei Hannover findet, oder durch den Abstieg aus dem Hansakanal zur Weser, wenn diese kanalisiert werden sollte, wobei der Weg nach Hannover durch ein Verbindungsstück zwischen Weser und Mittellandkanal erheblich gekürzt werden könnte. Darüber hinaus ist dann auch der Anschluß nach Mittel- und Süddeutschland in den Kreis der Betrachtungen zu ziehen, sei es, daß diese Verbindung über die Weser oder durch einen Leinekanal erreicht wird.

Über die technischen Einzelheiten des Hansakanals ist in dieser Zeitschrift bereits von anderer Seite berichtet worden; hier möge nur nochmals hervorgehoben werden, daß seine Ausführbarkeit durch eingehende Bearbeitung in Bremen im Einvernehmen mit Hamburg erwiesen ist, ebenso seine Wirtschaftlichkeit, über die nur soviel gesagt werden möge, daß bei einem Verkehr von rund 10 Mill. t im Jahr bei mäßigen Abgaben die aufgewendeten Baukosten verzinst und getilgt, sowie die jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten bestritten werden können.

Der Hansakanal bietet bei verhältnismäßig geringen Baukosten (115—120 Mill. Mk. Friedenspreise) für alle Hansestädte die kürzeste Verbindung mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Die folgende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die Weglängen in Betriebskilometern von Gelsenkirchen nach Oldenburg, Bremen, Hamburg und Lübeck im Vergleich mit dem von Oldenburg angestrebten Küstenkanal und dem von Bremen früher geplanten, in seiner Denkschrift vom Mai 1919 veröffentlichten Bramsche—Stadekanal.

	Von Gelsenkirchen nach:			
	Oldenburg	Bremen	Hamburg	Lübeck
	km	km	km	km
Küstenkanal	349	402	523	662
Bramsche—Stadekanal	341	297	426	565
Hansakanal	349	297	384	523

Über den vom verstorbenen Oberbaudirektor Dr. Ing. Rehder entworfenen Nord-Süd-Kanal beträgt die Entfernung nach Lübeck 598 km, also 75 km mehr als über den Hansakanal.

Die Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau.

Ihre verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung.

Von F. Heigl, München

Mannigfach sind die geplanten wirtschaftlichen Reformen, mit denen sich Reich und Staat befassen, um den Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens herbeizuführen. Wie immer in den Zeiten größter Not, zeigt sich gerade auf dem Gebiete des Verkehrswesens die intensivste staatswirtschaftliche Tätigkeit. Dabei ist insbesondere jene Richtung vorherrschend, die Verschwendung von Kraft und Mitteln möglichst vermeidet, zur Hebung der inländischen Produktion, zur Entwicklung von Handel, Industrie und Landwirtschaft und damit zur Aufrichtung und Neubelebung unseres Wirtschaftslebens wesentlich beiträgt.

Was im Jahre 1872 für die französische Nationalversammlung galt, als sie den fortgesetzten Ausbau der Eisenbahnen und insbesondere den systematischen Ausbau eines leistungsfähigen Wasserstraßennetzes als das wirksamste und erfolgreichste Mittel zur Wiedergesundung des Wirtschaftslebens empfahl, gilt heute in verstärktem Maße für Deutschland. Auch für uns müssen die gleichen Motive Richtschnur sein, die 1874 in einem Bericht an die französische Volksvertretung niedergelegt wurden:

„Wenn infolge der Erbauung der Kanäle Fabriken entstehen, die Ausbeutung der Steinbrüche, Bergwerke und Wälder gehoben, mit einem Worte der öffentliche Reichtum gefördert wird, so partizipiert der Staat an diesen Vorteilen, und ist der erste, welcher von dem geschaffenen Reichtum Nutzen zieht, und dieser Nutzen kann so groß sein, daß er von der Erhebung der Kanalgebühren sogar ganz absehen kann. In dieser anscheinend ungerechten Freigebigkeit liegt aber nicht nur ein sehr richtiges Verständnis der Interessen des Landes, dessen Reichtum und Produktion vor allem gehoben werden muß, sondern auch eine tieferliegende Gerechtigkeit in Verteilung der Lasten, weil die Steuern, welche von dem durch den Kanal geschaffenen Reichtum erhoben werden, selbst die Lasten derjenigen vermindern, die sich ihrer nicht bedienen."

Es haben sich denn auch Reich und Länder einer planmäßigen Wasserstraßenpolitik zugewendet, die bei der Fülle der in allen Teilen des Deutschen Reiches auftauchenden Wasserstraßenpläne das wirtschaftlich Erreichbare nicht aus dem Auge verliert und mit Geschick und Tatkraft gerade die vordringlichsten und verkehrswirtschaftlich bedeutsamsten Projekte auszuwählen und ihrer raschen Durchführung entgegenzuführen versteht.

Unter den mannigfachen Wasserstraßenprojekten, die im Zeitalter des Verkehrs bei den gesteigerten Wechselbeziehungen der Völker untereinander die Erzeugnisse der verschiedenen Wirtschaftsgebiete zu gegenseitigem Austausch bringen sollen, steht die Großschiffahrtsstraße Rhein — Main — Donau im Vordergrund des Interesses nicht nur der deutschen, sondern der europäischen Verkehrs- und Wirtschaftspolitik überhaupt. Die schmähliche Abschneidung der Lebensnotwendigkeiten von Westen her, die sich England und Frankreich jeden Augenblick aufs neue gegen uns erlauben können, das Gebot der äußersten Sparsamkeit in unserer Wirtschaft und die Erkenntnis, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse Europas nur durch einen engeren Zusammenschluß mit dem Osten wieder ins Gleichgewicht gebracht werden können, kurzum, daß die großen Zukunftsentscheidungen im Osten liegen, zwingen uns, den Blick dorthin zu richten, unsere wertvollen Eisenbahnen von den schweren Massengütern zu entlasten und neue Absatz- und Rohstoffgebiete zu erschließen. Den wichtigen Forderungen unserer Zeit wird die Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau in ausnehmend hohem Maße gerecht. Sie schließt vorwiegend oder rein agrarisch organisierte Länder, wie Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien usw. mit den hochentwickelten Industriegebieten des Westens zusammen und bringt die vollständig verschieden organisierten Wirtschaftsgebiete des Ostens und Westens wirtschaftlich einander näher. Bei ihrer für ganz Mitteleuropa bedeutsamen verkehrsgeographischen Lage mit ihren großangelegten Ausmaßen kann sie einen gewaltigen Verkehr an sich ziehen und den gesamten Güteraustausch zwischen Osten und Westen in entscheidender Weise beeinflussen. Nach durchaus vorsichtigen Schätzungen, denen eingehende Frachtvergleichungen zwischen den Frachtsätzen der neuen 1200 t-Wasserstraße und der bereits bestehenden Verkehrsmittel der Eisenbahn und Seeschiffahrt, als Grundlage dienten, läßt sich die Abwicklung eines Gesamtkanalverkehrs in der Mindesthöhe von 4,5 Millionen Tonnen als Anfangsverkehr erwarten. Was die Main—Donau-Wasserstraße besonders wertvoll und leistungsfähig erscheinen läßt, ist die Tatsache, daß sich der Verkehr nach beiden Richtungen in besonders günstiger Weise verteilt. 48 % des Gesamtverkehrs wird sich nach Westen und 52 % nach Osten bewegen. Dieses Ergebnis stimmt mit der Tatsache überein, daß sich der Rheinverkehr schon bisher in entgegengesetzter Richtung mit dem bestehenden Main- und Donau-Verkehr abwickelte. Bei dieser Sachlage sind für den Kanal außerordentlich günstige Frachtverhältnisse zu erwarten.

Die Einflußgebiete der Großschiffahrtsstraße sind von einer Größe und einem Umfang, wie sie keine andere Wasserstraße Europas aufweisen kann. Dabei wirkt nicht nur die eigene Leistungsfähigkeit der neuen 1200 t-Wasserstraße mit, sondern nicht minder die Anziehungskraft des Rheins und der Donau und insbesondere die Verbindung der beiden größten Ströme Mittel- und Südost-Europas. Das Einflußgebiet des Kanals erstreckt sich über Teile von Belgien und Holland, West- und Süddeutschland, die wesentlichsten Gebiete von Mitteldeutschland, ferner über die Tschechoslowakei, Deutsch-Österreich, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien. In Deutschland ist besonders hervorzuheben die Größe des Einflußgebietes der Wasserstraße im Rheingebiet und in Süddeutschland. So wird z. B. künftig nach allen süddeutschen Städten die rheinisch-westfälische Kohle billiger auf der Wasserstraße befördert als bisher mit der Eisenbahn. Auch für den Bezug von Eisen wird Süddeutschland enger an Rheinland-Westfalen geknüpft. Im Durchschnitt wird ein Umkreis von 200 km rechts und links der Donau in den Einfluß des Großschiffahrtsweges gebracht. Besonders groß ist das Einflußgebiet in Österreich, Ungarn und Altserbien.

Durch den Rhein-Main-Donau-Kanal wird insbesondere der Absatz der Ruhrkohle nach Bayern erhöht werden. Es werden überhaupt ganz gewaltige Mengen sein, die für den Transport insbesondere nach Süddeutschland auf dem Wasserwege in Frage kommen. Dafür spricht der Bedarf von Bayern allein, das im Jahre 1913 nicht weniger als 1,7 Millionen Tonnen Ruhrkohle, 400 000 t Saarkohle, 600 000 t schlesische Kohle usw. und 200 000 t Eisen aus Rheinland-Westfalen, 95 000 t aus dem Saargebiet und der Pfalz, 65 000 t aus Elsaß-Lothringen bezog. Die durch den Versailler Friedensvertrag in Wegfall gekommene Saarkohle muß nun durch Ruhrkohle ersetzt werden, außerdem infolge des Genfer Gewaltspruches auch größere Mengen schlesischer Kohle. Die Ausbeutung des mächtigen bayerischen Erzvorkommens (viele 100 Millionen Tonnen) wird dem Kanal bedeutende Erzfrachten zuführen. Einecke und Köhler haben die Eisenvorräte des Hollfeldergebietes auf über 150 Millionen Tonnen berechnet. Das Erz aus dem Gebiet von Hollfeld wird in Bamberg und das von Amberg in Nürnberg einen günstigen Umschlagplatz erhalten. Im Hinblick darauf, daß mit der Lostrennung Elsaß-Lothringens vom Reich, in dem allein im Jahre 1913 mehr als 21 Millionen Tonnen, mithin also annähernd 60 % der damaligen Gesamteisenförderung Deutschlands gewonnen wurde, die deutschen Hütten in der Hauptsache auf das vom Ausland eingeführte Erz angewiesen sind, muß bei dem Tiefstand der deutschen Mark der Abbau inländischer und insbesondere bayerischer Erze ganz besonders ins Auge gefaßt werden.

Auch die bayerische Holzindustrie wird in ihren Entwicklungsmöglichkeiten durch die Großschiffahrtsstraße außerordentlich beeinflußt werden. Bayern verfügt ja bekanntlich über eine Gesamtfläche an Forsten von über 2 Millionen Hektar. Die bayerische Holzverarbeitungsindustrie wird sich aller Voraussicht nach an der Großschiffahrtsstraße zu größter Blüte entwickeln, wodurch sich für Bayern neue Arbeitsgelegenheit mit aussichtsreichen Wirtschaftsmöglichkeiten bietet. Immerhin werden noch gewaltige Mengen bayerischen Holzes den Wasserweg benutzen, wobei sich wesentliche Frachtersparnisse gegenüber dem Eisenbahntransport ergeben werden.

Außerordentlich aussichtsreich verspricht sich die Anbahnung eines Austauschverkehrs mit den Donauländern zu gestalten, die auf wirtschaftlichem Gebiete große Rührigkeit entfalten und mit allen Mitteln bestrebt sind, in der europäischen Volkswirtschaft einen geachteten Platz zu erreichen. Für die Deckung des Industriebedarfes dieser Länder wird in Zukunft vor allem das Rhein- und Ruhrgebiet in Betracht kommen; denn kein anderes größeres Industriegebiet, auch nicht das schlesische, hat nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals die gleich günstigen Frachtverhältnisse nach dem Südosten Europas.

Während sich der Export Böhmens früher über die Handelsplätze Wien und Budapest nach Bulgarien und dem Orient oder auch direkt nach dem Osten, nach Rußland wandte, wird die Tschechoslowakei nach erfolgtem Ausbau der Großschiffahrtsstraße bedacht sein müssen, auch mit dem Westen seinerzeit in wirtschaftlichen Austauschverkehr zu treten und sich dabei in erster Linie Preßburgs als Handelsexportplatz bedienen. Deutsch-Österreich, das durch den Friedensvertrag von

St. Germain vom Meere abgeschnitten und seiner besten, wirtschaftlich bedeutungsvollsten Gebiete beraubt wurde, wird danach trachten, sich über Rotterdam wenigstens einen mittelbaren Zugang zu den Meeren des Westens zu verschaffen. Der einzige Reichtum besteht noch in seinem Holz, Eisen, Erzvorkommen in Steiermark (bei Leoben) und seinen Wasserkräften. Die übrigen Donauländer sind rein agrarisch organisiert. In Ungarn ist eine tatkräftige Regierung bestrebt, die Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft zu heben und den Wiederaufbau der heimischen Industrie zu fördern. Das Land ist ganz auf die Donau angewiesen und hat in richtiger Erkenntnis dessen auch eine bedeutende Erweiterung der Budapester Hafenanlagen vorgesehen. Es verfügt über große Bauxitlager. Jugoslawien, ein junges aufstrebendes Land, ist gegenwärtig bemüht, einen allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung anzubahnen. Es ist zunächst noch rein landwirtschaftlich gegliedert und erzielte bereits im Jahre 1920 recht beträchtliche Überschüsse in landwirtschaftlichen Produkten. Neben Getreide kommt hier hauptsächlich noch die Ausfuhr von Holz und Erz in Frage. Nach neuesten Nachrichten verfügt es über mächtige Erzlager, die nicht nur nach Menge, sondern auch nach Qualität alle Erwartungen übertreffen sollen. Trotz allen nationalen und politischen Sträubens gibt Jugoslawien bereits zu, daß Deutschland der größte Abnehmer seiner Ausfuhrartikel ist. Die trockenen Zahlen der Statistik lehren, daß Deutschland heute schon 43 % seiner Gesamtausfuhr aufnimmt und daß dieser Prozentsatz in stetem Wachsen ist. Andererseits darf nicht vergessen werden, daß die jugoslawische Handelswelt nach deutschen Produkten geradezu schreit, daß namentlich landwirtschaftliche und andere Maschinen, Düngemittel, Manufakturwaren, Chemikalien, Arzneien und anderes fast nur aus Deutschland bezogen werden. Die Aussichten, welche sich mit der Errichtung des Großwasserweges Rhein-Main-Donau insbesondere für den jugoslawischen Handel mit Deutschland eröffnen, sind geradezu unübersehbar, zumal dieser Großwasserweg durch das beste jugoslawische Produktionsgebiet führt. Was Bulgarien betrifft, so ist es zwar ein an Naturschätzen reiches Land, doch steckt seine Industrie noch sehr in den Kinderschuhen. Wenn auch die im Weltkriege geschaffenen wirtschaftlichen Interessen mit Kriegsende begreiflicherweise an Stärke verloren und die so jäh unterbrochenen Beziehungen in den vergangenen zwei Jahren kaum eine wesentliche Änderung erfahren haben, so bestehen doch nach wie vor zukunftsreiche Aussichten für eine gegenseitige wirtschaftliche Ergänzung beider Länder. Bulgarien bleibt ein geeignetes Absatzgebiet für deutsche Fertigfabrikate, während Deutschland Rohstoffe und landwirtschaftliche Erzeugnisse von Bulgarien beziehen wird. Rumänien hat seine vor dem Krieg recht beträchtliche Petroleumausfuhr heute wieder annähernd erreicht und kann mit seinen sonstigen Bodenschätzen, hauptsächlich Holz und Bauxit, neben Jugoslawien und den anderen Balkanländern wohl mit Recht als das Land der Zukunft bezeichnet werden. Wohl bestehen dort noch recht primitive landwirtschaftliche Verhältnisse, bei der großen Transportnot und dem völligen Versagen der Eisenbahn wird aber der Ausfuhrverkehr sich wesentlich auf die Wasserstraße stützen können.

Die Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau kann demnach mit Recht als der Träger des wirtschaftlichen Zusammenschlusses Deutschlands mit dem Osten betrachtet werden, dessen Bedeutung für die Wiedergesundung unserer ganzen Volkswirtschaft die Anbahnung einer starken Zusammenfassung und Gesamtvertretung der süddeutschen Schiffahrtsinteressen in der Richtung zum Rhein und zur Donau nahelegt. Die unbestreitbare Notwendigkeit, für die Verbindung des Rheins mit dem Südosten Europas zu sorgen, läßt es daher außerordentlich wertvoll erscheinen, daß sich einflußreiche Kreise des Rheinlandes und Süddeutschlands die gemeinsame Förderung der Schiffahrtsinteressen besonders angelegen sein lassen und gemeinsam

mit den Schiffahrtsgesellschaften rechtzeitig Einfluß auf die Entwicklung der Donauverhältnisse zu gewinnen trachten.

Eine ganz besondere Bedeutung für die künftige wirtschaftliche Entwicklung Bayerns kommt der Tatsache zu, daß mit dem Bau der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau große Mengen billiger elektrischer Energie zur Erzeugung kommen. Es werden im Zuge der Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Passau 33 Kraftwerke erstehen, die im Mittel 250 000 PS = 1,5 Milliarden KWSt jährlich erzeugen. Außerdem werden an der oberen Donau von Kehlheim bis Ulm, die eine wirtschaftlich wertvolle Ergänzung der Main-Donau-Verbindung darstellt, sieben Kraftwerke mit einer mittleren Leistung von 150 000 PS = 1 Milliarde KWSt errichtet.

Gerade die Verbindung einer Wasserstraße mit Kraftausnützung hat ein außerordentlich günstiges wirtschaftliches Moment in den Wasserstraßenbau gebracht, der sich bei der heutigen Finanznot der Länder unmöglich in dem erforderlichen Umfange entwickeln könnte, wenn nicht die Einnahmen aus Wasserkraftstrom eine wesentliche Stärkung der finanziellen Basis ermöglichen ließen und die Rentabilität der Wasserstraßenunternehmungen gewährleisten würden. Die Wasserkraftausnützung ist auch im Interesse einer großzügigen Kraftentfaltung in Industrie und Wirtschaftsleben ein Gebot der Notwendigkeit; denn es gilt, uns beim Bezug von Kohle, die heute ein hochwertiges Zahlungs- und Tauschmittel darstellt, vom Ausland möglichst unabhängig zu machen, unsere Industrie lebens- und konkurrenzfähig zu erhalten und eine Verbilligung der Produktion herbeizuführen. Der Gesamtgewinn an Wasserkräften aus der Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Passau entspricht einer Ersparnis von etwa 2 Millionen Tonnen Kohle im Jahre, einer Menge, die wir monatlich an die Entente abgeben müssen. Von einem Überflüssigwerden der Kohle kann somit keine Rede sein. Die Wärmeerzeugung wird aus energie- und geldwirtschaftlichen Gründen nach wie vor durch die Kohle vorgenommen werden. Da hierin aber auch eine Steigerung des Bedarfes eintreten wird und nicht nur die elektrochemische Industrie bedeutende Mengen Koks als Rohstoff benötigt, so dürfte zweifellos trotz des Ausbaues der Wasserkräfte eine Steigerung des Kohlenverbrauches stattfinden. Die Ausnützung der Wasserkräfte des Main-Donau-Kanals kann demnach keinesfalls eine wirtschaftliche Gefahr für die Kohlenindustrie darstellen. Im übrigen steht die Steinkohlenförderung auch im Jahre 1921 hinter der Friedensmenge immer noch um 37 Millionen Tonnen zurück. Gerade dieser Mangel an Qualitätskohle läßt es erklärlich erscheinen, daß die Industrie, u. a. Bayerns und der Nachbarländer Thüringen, Hessen, Baden, Württemberg, ein ausnehmend großes Interesse an bayerischem Wasserkraftstrom hat. Durch die Großwasserkräfte werden insbesondere die Grundlagen für zwei der bedeutsamsten derzeitigen Großindustrien geschaffen, nämlich der Elektrometallurgie und der Elektrochemie. Eine Reihe weiterer Industrien wird der Ausnützung der Wasserkräfte ihre Entwicklung verdanken. Die Industrien werden sich über die ganze Wasserstraße verteilen. Tausenden von Arbeitslosen wird durch den Ausbau der Großschiffahrtsstraße eine lohnende und längere Beschäftigung geboten, wodurch die Entwicklung des Arbeitsmarktes wirksam beeinflußt wird, zumal auch die Wirtschaftlichkeit der Arbeiten außer Zweifel steht. Von besonderem Werte ist es auch, daß durch den Ausbau der Mainkraftwerke und der südbayerischen Wasserkräfte, die in ihrem Werte durch gegenseitige Ergänzung wachsen und eigentlich durch ihre Verbindung erst besonders wertvoll werden, die Wasserklemmen in Nord- und Südbayern durch das Starkstromnetz des Bayernwerkes unter Heranziehung der Kräfte der mittleren Isar und des Walchensee-Werkes ausgeglichen werden.

Die unter Beteiligung des Reiches, Bayerns, Badens, Hessens und Thüringens, einer Reihe von Städten, der deutschen Industrie und der deutschen Banken mit einem Grundaktienkapital von 900 Millionen Mark gegründete Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft, die außerdem bisher 600 Millionen Mark Teilschuldverschreibungen ausgegeben hat, wird den Bau dieses überragenden Werkes noch in diesem Frühjahr in Angriff nehmen. Damit soll nun der mehr als tausendjährige Gedanke Karls des Großen, von dem Goethe im Jahre 1827 zu Eckermann gesagt hat: „Es würde sich wohl lohnen, noch 50 Jahre zu leben, um das bedeutendste wirtschaftliche Ereignis Europas, die Verbindung des Rheins mit der Donau, in die Tat umgesetzt zu sehen", der Verwirklichung entgegengeführt werden.

Die Kraftwasserstraße vom Rhein über den Neckar zur Donau und zum Bodensee.

Von Direktor W. Kern-Mannheim.

Die südwestdeutschen Wasserstraßen — der Oberrhein von Straßburg bis Konstanz, der Neckar, die Verbindung des Neckars mit der Donau und der letzteren mit dem Oberrhein über den Bodensee und die obere Donau von Ulm bis Kelheim — sollen als Großschiffahrtswege für Schiffe von 80 m Länge, 10,25 m Breite und 2,2 m Tiefgang ausgebaut werden.

Herausgegriffen soll zunächst der Neckar werden, da dessen Kanalisierung von Mannheim bis Plochingen bereits in Angriff genommen wurde. Am 27. April 1920 hat die Nationalversammlung dem Gesetzentwurf über die Kanalisierung des Neckars von Mannheim bis Plochingen zugestimmt und am 1. Juni 1921 wurde die Neckar A.-G. mit 300 Millionen Aktienkapital gegründet zum Zwecke des Ausbaues des Neckar von Mannheim bis Plochingen als Teil der Neckar-Donau-Großschiffahrtsstraße, sowie des Ausbaues von Wasserkraftwerken und der Neckarwasserstraße. An der Neckar A.-G. sind das Reich, die Uferstaaten Baden, Hessen und Württemberg, Gemeinden, Gemeindeverbände, Banken, Industrie, Handel und Gewerbe, sowie die Landwirtschaft beteiligt. Mit der Gründung der Neckar A.-G. kann die Durchführung der Neckarkanalisierung von Mannheim bis Plochingen als gesichert angesehen werden und Württemberg erhält die seit langen Jahren angestrebte Großschiffahrtsverbindung mit dem Rhein.

Ein Stichkanal bis ins Herz von Württemberg genügt aber nicht den Erfordernissen der südwestdeutschen Wirtschaft; diese bedarf einer Großschiffahrtsstraße über den Neckar zur Donau. Das kommt denn auch klar zum Ausdruck im Gesellschaftsvertrag der Neckar A.-G., in dem als Gegenstand des Unternehmens der Ausbau des Neckar von Mannheim bis Plochingen als Teil der Neckar-Donau-Großschiffahrtsstraße festgelegt ist.

Der erste im Jahre 1896 aufgestellte Entwurf für eine Kanalisierung des Neckar von Mannheim bis Heilbronn wollte mit den einfachsten Mitteln einen Schiffsweg für ein 600 t-Schiff schaffen, ohne daß an eine auch nur teilweise Ausnützung der Wasserkräfte des Flusses gedacht war. Bereits 1908 wies Geh. Oberbaurat Kupferschmid-Karlsruhe darauf hin, welch erhebliche Kräfte bei der Kanalisierung des Neckar gewonnen werden könnten, und wenn der von ihm bearbeitete Entwurf noch nicht die restlose Wasserkraftausnützung vorsah, so muß er doch als Bahnbrecher für die weitergehenden Vorschläge der Kraftausnützung am Neckar angesehen werden. Mit der Forderung eines Großschiffahrtsweges vom Rhein über den Neckar zur Donau für 1200 t-Schiffe trat die restlose Ausnützung der Neckarwasserkräfte in den Vordergrund des Interesses, weil nur durch einen solchen Ausbau des Kanalisierungs-Unternehmen zu finanzieren war. Der leider so früh verstorbene Baurat Dr. Böhmler hat das große Verdienst, den Nachweis erbracht zu haben, daß durch den Ertrag der zu gewinnenden Wasserkräfte die Baukosten der Neckarkanalisierung verzinst und getilgt werden können. Erst diese Feststellung ermöglichte die Vorlage betr. die Kanalisierung des Neckar von Mannheim bis Plochingen in der Nationalversammlung durchzubringen, die Neckar A.-G. zur Durchführung der Neckarkanalisierung ins Leben zu rufen und die Obligationsanleihen unterzubringen.

Die Neckarkanalisierung muß demnach den Anforderungen der Großschiffahrt und der Wasserkraftnutzung möglichst entsprechen.

Die ungehinderte Durchführung der Schiffahrt verlangt lange Haltungen und infolgedessen möglichste Herabminderung der Zahl der Staustufen und der Schleusen, die als Schiffahrtshindernisse anzusehen sind. Wenige, hohe Gefälle erfordert auch die Kraftausnützung. Hierin stimmen also die Bedürfnisse von Schiffahrt und Kraftausnützung überein; ebenso in der Dichtung der Kanäle in Auftragsstrecken und deren Sicherung durch eine Schutzschicht gegen Beschädigung durch Ankerwerfen.

Anders liegen die Verhältnisse bezüglich der Linienführung, Gefälle und Ausbildung der Kanäle. Die Schiffahrt benötigt schlanke Linienführung, also große Krümmungsradien, Uebersichtlichkeit und große Breite, um ein gefahrloses Begegnen von Schleppzügen zu ermöglichen. Die Wassertiefe im Kanal richtet sich nach dem Tiefgang der Schiffe; die Wassergeschwindigkeit darf ein gewisses Maß nicht überschreiten, um den Schiffahrtsbetrieb gefahrlos zu gestalten. Für die Kraftausnützung sind schmale und tiefe Kanäle mit stärkerem Gefälle, die sich dem Gelände möglichst anpassen, erwünscht, um die Gefällsverluste auf ein Mindestmaß herabzudrücken. Es muß also versucht werden, einen Ausgleich der widerstrebenden Interessen zu schaffen.

Ueber die zulässige Fließgeschwindigkeit in Schiffahrtskanälen gehen die Ansichten der Sachverständigen ziemlich weit auseinander. Es liegen zurzeit keine praktischen Versuche, sondern nur theoretische Untersuchungen vor. Nach dem französischen Entwurf für einen linksrheinischen Schiffahrts- und Kraftkanal Straßburg-Basel ist für denselben eine Fließgeschwindigkeit von 1,2m/sek. angenommen, wogegen die anderen in der Rheinschiffahrtskommission vertretenen Staaten Einspruch erhoben haben. Für die Seitenkanäle des Lech und der Isar, auf denen später eine Schiffahrt mit 600 t-Schiffen betrieben werden

soll, ist eine Geschwindigkeit von 0,75 m/sek. vorgesehen. Bei der Rhein-Main-Donau-Verbindung soll bei Ueberleitung von 75 cbm/sek. Lechwasser eine Geschwindigkeit von 0,5 m/sek. nicht überschritten werden.

Im Entwurf der Neckarkanalisierung ist eine Maximalgeschwindigkeit von 0,70 m/sek. angenommen. Zum Nachweis der höchst zulässigen Geschwindigkeit sollen Versuche angestellt werden, und zwar nach Vorschlag von Ministerialdirektor Ottwinnes bei 5 Millionen Tonnen Verkehr im letzteren Falle festgestellt wurden.

Wenn auch die Versuche am Wasserkraftkanal von Poppenweiler ergeben haben, daß die Beeinträchtigung in der Kraftleistung durch die Schiffahrt nicht in dem Maße erfolgt, wie das von manchen Seiten in übertriebener Weise dargestellt wird und wenn die Verluste durch Anwendung von Kammerschleusen mit Sparbecken noch erheblich (60 %) herabgedrückt werden können,

mann-Berlin auf einer bestehenden Wasserstraße, z. B. dem Schleusenkanal bei Dörwerden an der Weser.

Wie schon oben erwähnt, wird nicht nur eine Beschränkung der Wassergeschwindigkeit durch die Schiffahrt bedingt, sie verhindert auch eine günstige Ausgestaltung des Kanalquerschnitts infolge der für sie benötigten Breite, ebenso wegen der großen Radien und der erforderlichen Uebersicht eine günstigste Linienführung, und schließlich beeinflußt sie die Leistung der Kraftwerke durch das für die Schleusungen erforderliche Wasser, durch die Verringerung des Nutzgefälles während Füllung und Entleerung der Schleuse, Verluste, die bei einem Nutzgefälle von 6 m mit 2,4 cbm/sek. im ersten Falle und mit 2 % des Kraftgeso muß doch namentlich in Flüssen und Kanälen, in denen wegen Kleinwasser oder Schwierigkeit der Wasserbeschaffung auch Wasserverluste geringen Umfangs vermieden werden müssen, darnach gestrebt werden, Einrichtungen zu verwenden, die möglichst ohne Wasserverlust arbeiten, z. B. Schleusen ohne Wasserverlust, Hebewerke, Schiffseisenbahnen usw. Im Wasserbau scheut man sich, maschinelle Einrichtungen zu verwenden, und wo solche ausnahmsweise erstellt werden, wird als zweites Aggregat eine Schachtschleuse oder eine Schleusentreppe ausgeführt.

Als Beispiel sei Henrichenburg angeführt, wo neben das einwandfrei arbeitende Schiffshebewerk eine Sparschleuse gesetzt

wurde. Nunmehr liegen neuere Vorschläge vor, bei denen die maschinelle Einrichtung äußerst vereinfacht wurde und nur aus im Maschinenbau schon lange bewährten Konstruktionsteilen besteht. Die bestehenden Bedenken müßten hierdurch wenigstens soweit behoben sein, daß an der einen oder anderen geeigneten Stelle eine derartige Konstruktion und zwar als zweites Aggregat neben einer Kammerschleuse erstellt und ausprobiert wird, dies umsomehr, als damit praktisch die Verwendbarkeit der Konstruktion z. B. für die Ueberquerung der Schwäbischen Alb nachgewiesen werden könnte.

All diese Ueberlegungen und Untersuchungen haben dazu geführt, dem der Nationalversammlung vorgelegten Entwurf der Neckarkanalisierung eine geänderte Gestalt zu geben. Die Zahl der Schleusen ist von 35 auf 27 herabgemindert worden; sie erhalten 110 m Länge, 12 m Breite und 3 m Drempeltiefe und können einen Schleppzug, bestehend aus einem Kahn und einem 180 bis 200 PS starken Schleppboot, aufnehmen. Die Krümmungsradien sind vergrößert; die gedichteten Kanäle erhalten eine 0,5 m starke Lehmdichtung mit darüber liegender 0,5 m starker Schutzschicht.

Die Schleusen mit größerem Gefälle werden als Sparschleusen ausgebildet, wobei die Sparkammer in der Trennungsmauer der Doppelschleusen angeordnet wird. Die Schleusenvorhäfen sind verlängert. Die Wehre mit 2 bis 5 Oeffnungen erhalten in der Mittelöffnung Doppelschützen und in den anderen Oeffnungen Walzenverschlüsse. Der Ausbau der Wasserkraftwerke erfolgt im oberen Neckar auf 100tägiges, im unteren Neckar auf 150tägiges Wasser. An den Wehren bei Wieblingen und Ladenburg sind Ergänzungskraftwerke für 10 cbm/sek. Wassermenge, die in Fluß belassen werden muß, vorgesehen. Die Kanäle erhalten am oberen Ende Abschlüsse gegen Eis und Hochwasser.

Mit den Arbeiten ist an verschiedenen Stellen begonnen worden. Das Bauprogramm sieht für 1922—1925 vor:

1. den Ausbau der Strecke Mannheim—Heidelberg (Ladenburg und Wieblingen) mit den zwei Schiffahrtskanälen von zusammen 13,4 km Länge, zwei Haupt- und zwei Ergänzungswerke mit zusammen ca. 10 000 KW mittlerer Leistung. Die unterste Schleuse wird als einzige sofort als Doppelschleuse gebaut, um ein Ansammeln von Schiffen am unteren Ende der Kanalisierung zu vermeiden.
2. Den Ausbau der beiden Staustufen unter- und oberhalb Heilbronn (Neckarsulm und Horkheim).
3. Die Neckarverlegung bei Untertürkheim.
4. Die Waserkraftanlagen bei Obertürkheim, Oberesslingen und Pfauhausen.

Bei Aufstellung des Bauprogramms ging man von der Ueberlegung aus, zunächst die Staustufen bzw. Kraftwerke zu erstellen, die die wirtschaftlichsten sind, um auf diese Weise Ueberschüsse und damit die Mittel für den weiteren Ausbau der Kanalisierung zu schaffen. Die Wasserkraftausnützung steht also zunächst im Vordergrund, die Schiffahrtsstraße tritt vorerst zurück.

Da die Kraftausnützung das ganze Unternehmen finanzieren soll, muß sie auch so weit als irgend angängig gesteigert werden.

Von dem 167,7 m betragenden Gefälle des Neckar von Plochingen bis Mannheim gehen verloren durch das Staugefälle von einer Staustufe zur anderen, durch die Verluste bei den Krafthäusern. durch Hochwasser und durch den Schiffahrtsbetrieb. Diese Verlustquellen müssen möglichst verringert werden. Dies ist geschehen im Entwurf durch Verringerung der Zahl der Staustufen, durch Sparschleusen, durch entsprechende Ausbildung der Kanäle und Krafthäuser. Eine weitere und viel größere Verlustquelle liegt in der Nichtübereinstimmung des Kraftanfalles mit dem Kraftbedarf. Die wechselnde Wasserführung des Flusses bedingt starke Schwankungen in der Krafterzeugung. Bis zu 100 cbm/sek. können in den Kraftwerken verarbeitet werden. Die darüber hinausgehende Wassermenge fließt mangels einer Aufspeicherungsmöglichkeit ungenutzt ab. Aber auch die in den Kraftwerken erzeugte Energie hat keine volle Absatzmöglichkeit, da der Tagesbedarf größer ist als der Nachtbedarf.

Baurat Dr. Böhmler wollte den Kraftanfall dem Kraftbedarf durch die Schaffung eines Tagesspeichers am oberen Ende der Kanalisierungsstrecke und mehreren Zwischenspeichern möglichst weit anpassen. Dieser Vorschlag wurde seitens der zuständigen Stellen bis jetzt abgelehnt, einmal weil er die Zusammenfassung sämtlicher Werke, auch der schon bestehenden, in einer Hand voraussetzt, dann weil man durch den Zusammenschluß großer Versorgungsgebiete und durch Zusammenarbeiten mit großen Dampfkraftwerken (Großkraftwerk Mannheim, Großkraftwerk Württemberg, Elektrizitätswerk Stuttgart) eine weitgehende Unterbringung des überschüssigen Wasserkraftstromes, namentlich auch zur Nachtzeit erwartet. Erforderlichenfalls soll Ueberschußwasser unter Verwendung billigen Nachtstromes in hochgelegene Behälter gepumpt und am Tage bei größerem Kraftbedarf abgearbeitet werden.

Zwischen der Neckar A.-G. und dem Großkraftwerk Mannheim, an dem die Neckar A.-G. sich mit 22% beteiligt hat, ist ein Abkommen getroffen: Die Neckar A.-G. hat bis 1. April 1926 die beiden Neckarkraftwerke zwischen Mannheim und Heidelberg betriebsfähig fertigzustellen, allen zur Ergänzung dieser beiden Werke benötigten Dampfstrom aus dem Großkraftwerk zu beziehen und den gesamten in den beiden genannten Werken erzeugten Wasserkraftstrom dem Großkraftwerk zur Verfügung zu stellen. Das Großkraftwerk ist verpflichtet, die Hälfte seines Strombedarfs unter Berücksichtigung des Murgstrombezugs aus den beiden Neckarkraftwerken zu beziehen. Es unterliegt nun keinem Zweifel, daß das Großkraftwerk in der Nacht nur einen Teil des Wasserkraftstromes abnehmen kann; den übrigbleibenden Strom will das Badenwerk übernehmen, ob allen, das steht noch dahin.

In den vorgesehenen Kraftwerken zusammen mit dem außerhalb der kanalisierten Neckarstrecke gelegenen Kraftwerk Pfauhausen können bei 8760 Stunden: ca. 350 Millionen KWh/Jahr gewonnen werden.

Während mit dem Bau der Neckarkanalisierung Mannheim-Plochingen begonnen wurde, ist der Ueberlandkanal Plochingen-Ulm, das Verbindungsstück zwischen Neckar und Donau, noch nicht über die Entwurfsbearbeitung hinausgekommen. Ein baureifer Entwurf, im Auftrage des Südwestdeutschen Kanalvereins bearbeitet, ist der württembergischen Regierung zur Weiterleitung an das Reichsverkehrsministerium übergeben. Nach diesem Entwurf, der nach denselben Grundsätzen bearbeitet wurde wie der Entwurf der Neckarkanalisierung, folgt der Kanal dem Tale der Fils bis Geislingen, das er in 9 Staustufen, 157 m Gefälle überwindend, erreicht. In weiteren 11 Staustufen wird die 165 m höher liegende Scheitelhaltung auf der Schwäbischen Alb von 23,1 km Länge erreicht und mit 4 Schleusen der 105 m hohe Abstieg nach der Donau bei Ulm bewerkstelligt. Wegen der Wasserknappheit der Schwäbischen Alb kommt bei Verwendung von Schachtschleusen, auch bei Anordnung von Sparbecken, ein Aufpumpen von Wasser aus der Donau in Frage. Soll dieses Aufpumpen auf ein Mindestmaß herabgemindert werden, dann müssen Schleusen ohne Wasserverlust oder Hebewerke verwendet werden, die nur ein Aufpumpen von 0,5 cbm/sek. für Verlust durch Verdunstung und Versickerung bedingen.

Im Entwurf sind Tauchschleusen von 90 m Länge, 12 m Breite und 3,0 m Tiefe vorgesehen, die theoretisch einwandfrei durchgebildet, deren Verwendbarkeit aber durch einen praktischen Versuch auf der unteren Neckarstrecke, etwa bei Neckarsulm, nachgewiesen werden müßte.

Dem Vorgehen Bayerns, das bis zu 75 cbm Lechwasser nach dem Maingebiet überzuleiten beabsichtigt, sich anschließend, wird geplant, aus der Donau bzw. Iller Wasser in das Neckargebiet überzuleiten, und zwar 20 cbm/sek.

Der 31,9 km lange Stollen unter der Schwäbischen Alb mündet unterhalb Geislingen in den Kanal, so daß das auf der Strecke von Geislingen bis Plochingen vorhandene Gefälle von 157 m ausgenutzt werden kann. Durch das aus der Donau übergeleitete Wasser wird die Leistung sämtlicher Kraftwerke am kanalisierten Neckar erhöht und damit die Wirtschaftlichkeit gesteigert. Die Untersuchungen über den Kraftgewinn auf der Strecke Geislingen-Plochingen und in den Neckar-Kraftwerken sind noch nicht abgeschlossen. Der Schiffahrtsbetrieb soll durch elektrische Treidellokomotiven erfolgen. Derselbe wird bei dem zu erwartenden Verkehr von 4 Millionen t rentabel sein.

Die Schiffbarmachung der oberen Donau von Ulm bis Kelheim und die Wasserkraftausnutzung auf dieser Strecke ist ein Bestandteil des Programms der Main-Donau A.-G. und soll deshalb hier nicht behandelt werden. Der Ausbau der oberen Donau bildet ein wichtiges Glied des südwestdeutschen Großschiffahrtsstraßennetzes, ebenso wie die Kanalisierung des Oberrheins von Straßburg bis Basel.

Für die Verbindung zwischen der Donau bei Ulm und dem Oberrhein bzw. dem Bodensee ist im Auftrage des Südwestdeutschen Kanalvereins ein Entwurf ebenfalls nach denselben Grundsätzen wie die Neckarkanalisierung bearbeitet und der württembergischen Regierung vorgelegt worden. Nach diesem soll die Verbindung Ulm-Bodensee durch einen Kanal hergestellt werden, der bei Ulm aus der Donau abzweigend und zunächst dem Tale der Riß folgend mit Hilfe von 9 Schleusen 81,5 m Höhe überwindet und an Biberach vorbeiziehend, die Wasserscheide zwischen Donau und Rhein erreicht. Im Tale der Schussen steigt der Kanal mit Hilfe von 13 Schleusen von zusammen 151 m, Ravensburg berührend, zum Bodensee bei Friedrichstraf hinab. Von den 13 Schleusen der südlichen Abstiege sind 10 von je 9,9 m Gefälle in eine Schleusentreppe bei Mochenwangen zusammengefaßt.

Die Schleusen — Kammerschleusen mit Sparbecken — haben im allgemeinen 110 m Länge, 12 m Breite und 3 m Drempeltiefe; die Schleusen der Mochenwangener Schleusentreppe und die 2 Verbindungsschleusen bei Risseg weisen nur 90 m Länge auf.

Der Schiffahrtsbetrieb erfolgt mit Schleppzügen, bestehend aus einem Schleppboot von 90 PS und einem Anhangschiff. In der 25 km langen Scheitelhaltung ist ein eigener Pendelschleppbetrieb vorgesehen, während für die beiden Verbundschleusen und die Schleusentreppe bei Mochenwangen elektrischer Treidelbetrieb stattfinden soll.

Bei dem Ulm-Bodenseekanal können in 8 akkumulierbaren und 2 nicht-akkumulierbaren Wasserkraftwerken, sowie 2 Donaukraftwerken 71,2 Millionen KWh gewonnen werden. Mit zunehmendem Verkehr geht der Kraftgewinn zurück und zwar bei 3 Millionen t Verkehr auf 56,2 Millionen KWh. Bis zum Verkehr von 3 Millionen t genügen die natürlichen Zuflüsse, bei 6 Millionen t Verkehr sind nur 0,2 cbm/sek., auf 9 m Höhe zu pumpen.

Aus den obigen Ausführungen geht hervor, daß mit der Kanalisierung des Neckar, der Herstellung des Ueberlandkanals Plochingen-Ulm bei Ueberleitung von Donauwasser von Geislingen abwärts, und schließlich des Ulm-Bodenseekanals, außer der Schaffung von Großschiffahrtswegen ganz ansehnliche Wasserkräfte gewonnen werden, deren Erträgnisse den Bau der Schiffahrtsstraßen wesentlich erleichtern und die gleichzeitig für die an den Schiffahrtsstraßen liegenden und sich noch ansiedelnden Industrien ausreichende und billige Kraftquellen sind.

Die Neckarkanalisierung ist im Bau, und wenn vorerst nur die wirtschaftlichsten Kraftstufen in Angriff genommen wurden, so geschah dies, um die für den Weiterbau erforderlichen Mittel beschaffen zu können. Infolge der durch die Wasserkraftausnutzung anfallenden Mittel kann mit Bestimmtheit damit gerechnet werden, daß die Neckarkanalisierung Mannheim-Plochingen in einem Zuge durchgebaut wird, und die Fortsetzung desselben bis Geislingen wird bei der geplanten Ueberleitung von Donau- und Illerwasser nicht auf sich warten lassen, zumal die im Filstal ansässige Industrie die Inangriffnahme des Baues energisch fordert. Das Verbindungsstück Geislingen-Ulm wird erst in Angriff genommen werden, wenn die Main-Donau A.-G. die obere Donau von Kelheim aufwärts bis Ulm kanalisiert hat, woran dieselbe wegen der auf dieser Strecke zu gewinnenden billigen Wasserkräfte großes Interesse hat.

Der Ulm-Bodenseekanal gewinnt an Interesse, sobald der Oberrhein von Straßburg aufwärts bis Konstanz schiffbar gemacht ist. Der Ausbau der Kraftwerke am Oberrhein zwischen Basel und Konstanz ist im Fluß und mit ihm wird die Schiffahrtsstraße entstehen. Wie sich der Ausbau der Oberrheinstrecke Straßburg-Basel gestalten wird, liegt jetzt noch vollständig unklar. Das Bestreben der Franzosen, einen linksrheinischen Schiffahrts- und Kraftkanal zu bauen, ist bekannt, ebenso der Wunsch der Schweizer auf eine Regulierung der Rheinstrecke Straßburg-Basel, während Deutschland mehr auf eine Kanalisierung abhebt, weil nur durch eine solche der Schiffahrt und der Kraftausnutzung am besten gedient wäre. Daß diese so wichtige Frage in Bälde entschieden wird, ist für das Wirtschaftsleben Südwestdeutschlands von größter Bedeutung. Leistungsfähige Wasserstraßen und billige Wasserkräfte sind die hauptsächlichsten Grundlagen für den Wiederaufbau des südwestdeutschen Wirtschaftslebens.

Der Wasserstraßenbau im geltenden Recht.

Von Dr. H. Danner, Berlin-Charlottenburg.

Durch den gewaltigen Kampf um das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. 4. 05 und das Schiffahrtsabgabengesetz vom 24. 12. 11 waren die Wasserstraßen mehr denn je in den Vordergrund des öffentlichen Interesses getreten. Noch mehr wurde die Öffentlichkeit aufmerksam auf die Bedeutung der Wasserstraßen während des Krieges. Lebendiges Zeugnis hierfür sind die Bestimmungen der neuen Reichsverfassung. Beweis für das gewaltige Interesse der Ententemächte an den Wasserstraßen sind die überraschend zahlreichen Artikel im Friedensvertrage, durch die sich dieselben einen bestimmenden Einfluß auf die deutschen Ströme gesichert haben. Um den Rhein ist ein gewaltiger Wettkampf der Nationen entbrannt. An der Donau regt sich neues Leben. Die jung erstandenen Staaten zeigen bemerkenswerte Rührigkeit in allen wirtschaftlichen Fragen, nicht zuletzt in Fragen der Schiffahrt. Alle technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Probleme des Wasserstraßenwesens müssen heute ganz besonders gewürdigt werden. Inwieweit die rechtlichen Probleme bezüglich des Wasserstraßenbaues im geltenden Recht gelöst sind oder noch der Lösung harren, sei im folgenden dargestellt:

Die Grundregel des öffentlichen Rechtes des Wasserstraßenwesens in der alten Reichsverfassung war enthalten in den Ziffern 8 und 9 des Artikels 4: „Die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs, sowie die Beaufsichtigung und Gesetzgebung hinsichtlich des Flößerei- und Schiffahrtsbetriebes auf den mehreren Bundesstaaten gemeinsamen Wasserstraßen und der Zustand der letzteren liegen beim Reich.“ Das Reich hatte aber nicht die ausschließliche Gesetzgebungsbefugnis, seine Zuständigkeit konkurrierte vielmehr mit der Zuständigkeit der Landesgesetzgebung. Solange das Reich seine Befugnis nicht ausgeübt hatte, war die Landesgesetzgebung allein zuständig, und erst wenn und so weit das Reich von seinem Rechte Gebrauch gemacht hatte, kam die gesetzgeberische Kompetenz der Bundesstaaten in Fortfall. Von seinem Recht der Herstellung von Wasserstraßen hat das Reich nur sehr geringen Gebrauch gemacht, und zwar nur durch die Erbauung des Nordostseekanals. Im übrigen hatten die Gliedstaaten de facto ihre Kompetenz erhalten und waren hierin selbständig.

Im Artikel 4, Ziffer 8, war das rechtspolitische Motiv das öffentliche Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs. Die Zuständigkeit des Reiches zur Herstellung von Land- und Wasserstraßen erstreckte sich nur so weit, als die Landesverteidigung und der öffentliche allgemeine Verkehr in Frage kamen. Damit schieden also aus: Privatunternehmungen, die nicht für den öffentlichen Verkehr, nicht für jedermann ohne Ansehung der Person, sondern nur für eine bestimmte Person oder für ihre Interessen bestimmt waren. Dahin gehörten Anschlußkanäle gewerblicher Unternehmungen, wie Industriebetriebe und Bergwerke. Wie die Lokalbahnen, die zwar dem öffentlichen, aber wie schon der Name sagt, nur dem nahen Ortsverkehr dienten, waren auch Kanäle und Flüsse, die nur dem Lokalverkehr Rechnung trugen, von der Kompetenz des Reiches ausgeschlossen. Artikel 4, Ziffer 8, setzte nicht voraus, daß die Wasserstraßen mehrere Bundesgebiete durchquerten. So hätte das Reich nach der alten Reichsverfassung die rechtliche Möglichkeit gehabt, die Reststrecke des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe herzustellen, obgleich der Mittellandkanal nur durch preußisches Gebiet führt. Ein Ausbau lag sicherlich im öffentlichen allgemeinen Verkehrsinteresse.

In Artikel 4, Ziffer 9, war das den Gesetzgeber leitende Motiv nicht das Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs, sondern der Flößerei- und Binnenschiffahrtsbetrieb auf den mehreren Bundesstaaten gemeinsamen Wasserstraßen und der Zustand der letzteren. Strittig war die Frage, was unter dem Zustand der Wasserstraßen zu verstehen sei, ob nur die Erhaltung eines für den Flößerei- und Schiffahrtsbetrieb brauchbaren Zustand der für mehrere Staaten gemeinsamen Wasserstraßen in Betracht käme oder der gesamte Zustand der Wasserstraßen, also auch in bezug auf die Fischerei, Uferbauten, Flußkorrektionen, Brückenanlagen usw., insbesondere die aus gesundheits- oder veterinärpolizeilichen Rücksichten gebotene Reinhaltung des Wassers. Ganz offensichtlich waren Interessen wasserwirtschaftlicher Natur im Artikel 4, Ziffer 9, für den Gesetzgeber bestimmend, die mehreren Bundesstaaten gemeinsamen Wasserstraßen der Beaufsichtigung des Reiches und seiner Gesetzgebung zu unterstellen und ihren Zustand mitzubestimmen. Das Reich sollte durch Artikel 4, Ziffer 9, in die Lage versetzt werden, die Interessen, die mehrere Bundesstaaten an einer gemeinsamen Wasserstraße hatten, auszugleichen und zu verhindern, daß der einzelne Bundesstaat von seinem Souveränitätsrecht, das ihm hinsichtlich der Wasserstraßen in seinem Gebiet zustand, zu Ungunsten des Nachbarstaates rigorosen Gebrauch machte. Im Artikel 4, Ziffer 9, war eine Art staatliches Nachbarrecht analog den Nachbarrechten des § 906 BGB. enthalten. Das Reich sollte die Möglichkeit haben, den aus der Souveränität der Nachbarstaaten herrührenden Widerstreit der Interessen in Einklang zu bringen und die Wasserstraßen nach den Grundsätzen zu regeln, die die Rücksichtnahme auf die einheitliche Gestaltung des ganzen Stromgebietes erfordert. In Ziffer 8 war also Motiv das Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs: Verkehrspflege, in Ziffer 9 Souveränitätsbeschränkung im Interesse der Nachbarsouveränität. Gegenüber dem föderativen Gedanken des Artikels 4, Ziffer 9, geht Ziffer 8 nicht vom Interesse eines Einzelstaates aus, sondern vom Gesamtinteresse des Reiches und verkörpert damit in sich den unitarischen Gedanken. Nach der alten Reichsverfassung hatte also das Reich nicht nur die Kompetenz, die widerstreitenden Interessen mehrerer Uferstaaten an gemeinsamen Wasserstraßen auszusöhnen, sondern vielmehr auf Grund der Ziffer 8 eine zentrale Wasserstraßenpolitik im militärischen und Verkehrsinteresse zu treiben. Hinsichtlich der Wasserstraßen war dem Reich also die Herstellung überlassen. Die bereits bestehenden großen Schiffahrtsverkehrswege lagen aber, was den Unterhalt anlangt, außerhalb der Reichskompetenz. Hierdurch war eine zentrale Wasserstraßenbaupolitik des Reiches mit unendlichen Schwierigkeiten verbunden. Das Reich war zwar in der Lage, neue Verkehrswege herzustellen,

die alten aber, an die es den Anschluß herstellen mußte, blieben in der Verwaltung der Bundesstaaten. Nur bezüglich der gemeinsamen Wasserstraßen stand dem Reich das Recht der Ziffer 9 zu, welches aber unter dem Gesichtspunkt einer zentralen Reichsverkehrspolitik keine positiv fördernde, sondern nur eine die Hindernisse beseitigende Bedeutung hatte. Die Tatsache einer mehreren Bundesstaaten gemeinsamen Wasserstraße hing also sehr wenig mit ihrer Verkehrsbedeutung zusammen.

Den hauptsächlichsten Inhalt der in den Artikeln 97 bis 100 enthaltenen Bestimmungen des 6. Abschnittes der neuen Reichsverfassung bilden die Grundlage der Binnenschiffahrt, die Verkehrswege, die Wasserstraßen. Von den Schiffahrtswegen sind der Pflege des Reiches nur die dem allgemeinen Verkehr dienenden überlassen worden. Der Begriff der Schiffahrtswege des allgemeinen Verkehrs erscheint also hier wie in Artikel 4, Ziffer 8, der alten Reichsverfassung. Hinsichtlich dieser Schiffahrtswege sind dem Reich weitgehende Hoheitsrechte eingeräumt worden. Außer dem privatrechtlichen Eigentum, das es an allen bestehenden Wasserstraßen des allgemeinen Verkehrs ab 1. 4. 21 haben soll, hat es das Anlage- und Ausbaumonopol für alle verkehrswichtigen Schiffahrtswege. Damit auch die Interessen der Wasserwirtschaft, die nicht Verkehrsinteressen sind, hierbei gewahrt werden, sind dem Reich Pflichten hinsichtlich der Förderung der Landeskultur auferlegt. Damit es eine einheitliche Wasserstraßenbaupolitik treiben kann, sind ihm gegenüber den übrigen Verkehrswegeverwaltungen (Eisenbahn und Wasserstraßen) Anschlußrechte und Pflichten auferlegt worden, und es ist ihm ferner die Enteignungsbefugnis verliehen. Damit es die für die Anlage und den Ausbau der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen erforderlichen Mittel aufbringen und über sie verfügen kann, ist ihm die Tarifhoheit gegeben, andererseits sind ihm aber in dem materiellen Recht der Abgaben Schranken gesetzt worden. Dieses materielle Abgabenrecht gilt gleichzeitig auch für die unter der Tarifhoheit der Länder verbleibenden Schiffahrtswege. Wenn dem Reich nur die Pflicht der Verwaltung der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen übertragen worden wäre, hätte es nur die Möglichkeit gehabt, durch Ausübung von Aufsichtsrechten auf die Wasserstraßen einzuwirken. Dadurch aber, daß das Reich Eigentümer und Verwalter der Wasserverkehrsstraßen geworden ist, hat es die volle Verfügungsgewalt über alle wichtigen Schiffahrtswege mit allen Rechten und Pflichten. Es kann in jeder Hinsicht verfügen und die Verfügung eines anderen Nichteigentümers ausschließen, und zwar nicht nur, so weit Verkehrsinteressen in Frage kommen, sondern in jeder Beziehung. Das Reich hat damit nicht nur über den Verkehr, sondern auch über die volle Nutzung der Wasserstraßen, die dem allgemeinen Verkehr dienen, zu verfügen. Es kann die Wasserenergien zu Kraftwerken ausnutzen, es kann ferner die Eisgewinnung und Fischereirechte zu seinem Vorteil verwenden. Es genügte nicht, daß das Reich nur Eigentum an den Wasserstraßen erwirbt und damit die Nutzung an ihnen erhält, es hat neben dem Eigentum nach Artikel 97, Absatz 1, außerdem noch ausdrücklich die Verwaltung erhalten. Es muß also auch für die Unterhaltung der Wasserstraßen als Verkehrswege Sorge tragen. Der Begriff der Verwaltung der Wasserstraßen umfaßt eben die Bauverwaltung, d. h. die Neuanlage und den Ausbau derselben. Vom 1. 4. 1921 ab ist damit die Wasserbauverwaltung der bereits bestehenden, dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen Reichsangelegenheit. Durch diese Vorschrift allein wäre jedoch eine einheitliche, nur an den Interessen des allgemeinen Verkehrs orientierte Wasserbaupolitik nicht gesichert. Trotz dieser Regeln könnten die Länder in partikularistischem Interesse neue Schiffahrtswege, die dem allgemeinen Verkehr dienen sollen, anlegen oder alte Wasserstraßen des Lokalverkehrs zu allgemeinen ausbauen. Um eine zentrale Wasserstraßenpolitik zu gewährleisten, mußte deshalb dem Reich mehr als die Kompetenz für Anlegung und Ausbau der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen gegeben werden, es mußte die „ausschließliche" Zuständigkeit hierfür erhalten. Deshalb wurde bestimmt, daß nach der Übernahme, also vom 1. 4. 21 ab, dem allgemeinen Verkehr dienende Wasserstraßen nur noch vom Reich oder mit seiner Zustimmung angelegt oder ausgebaut werden können. Dieser Absatz soll dem Reich gewissermaßen das Monopol für die Neuanlage oder den Ausbau der Wasserstraßen sichern. Diese Bestimmung enthält also nicht nur eine Regelung der Verwaltungszuständigkeit des Reiches, sie gibt dem Reich nicht nur, wie es die Stellung in dem Absatz der Reichsverwaltung vermuten läßt, die ausschließliche Verwaltung für Anlegung und Ausbau der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen, sondern sie entzieht die Gesetzgebung über diese Materie den Ländern, da sie ohne Zustimmung des Reiches auch kein Gesetz über diesen Gegenstand erlassen können. Die Neuanlage und der Ausbau der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen ist somit überhaupt nicht mehr Landes-, sondern nur noch Reichsangelegenheit.

Damit das Reich sein Anlage- und Ausbau-Monopol einerseits ohne Schädigung der von den Ländern zu wahrenden Landeskultur- und lokalen Verkehrsinteressen ausübt, und damit es andererseits in der Lage ist, auch gegenüber entgegenstehenden Hoheits- und Privatrechten eine einheitliche Verkehrsnetzgestaltung durchzuführen, sind dem Reich eine Reihe Pflichten und Rechte auferlegt. Um die Landeskulturinteressen zu wahren, bestimmt Artikel 97, Absatz 3, daß bei der Verwaltung, bei dem Ausbau oder dem Neubau von Wasserstraßen die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren sind und das Reich auf deren Förderung Rücksicht zu nehmen hat. Diese Vorschrift ist deshalb notwendig, weil entgegen dem früheren Rechtszustand durch die neue Reichsverfassung die Kompetenz für die staatliche Pflege hinsichtlich der Wasserwirtschaft zwischen dem Reich und den Ländern geteilt ist. Im alten Rechte waren für das Gebiet der gesamten Wasserwirtschaft sowohl für den Verkehr wie für die Melioration im wesentlichen nur die Länder zuständig. Deshalb ergab sich der Ausgleich der Verkehrs- und Landeskulturinteressen innerhalb der Organe desselben Rechtssubjekts, innerhalb der Länder selbst. Soweit verschiedene Länder in Frage kamen, sollte der Artikel 4, Ziffer 9, den Ausgleich durch das Reich ermöglichen. Da die Wahrung der Landeskulturinteressen bei den Ländern bleibt, muß dem Reich die Pflicht auferlegt werden, auf die Bedürfnisse der Landeskultur Rücksicht zu nehmen.

Handelt es sich bei der Wahrung der Landeskulturinteressen vornehmlich um eine Pflicht des Reiches, so sind ihm bezüglich des Anschlusses der dem Reich nicht unterstehenden Eisenbahn- und Wasserbauverwaltungen Rechte verliehen und Pflichten auferlegt worden. Jede Wasserstraßenverwaltung hat sich den Anschluß anderer Binnenwasserstraßen auf Kosten der Unternehmer gefallen zu lassen. Die gleiche Verpflichtung besteht für die Herstellung einer Verbindung zwischen Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen. Die Vorschrift des Artikels 97, Absatz 4, besteht nun nicht allein für die Staaten, sondern auch für die Privatverwaltungen, und zwar sowohl für die zur Zeit des Inkrafttretens der Reichsverfassung bereits bestehenden als auch für später entstehende Verwaltungen. In dieser Vorschrift liegt nicht nur eine Verpflichtung des Privatunternehmers, sondern auch eine Beschränkung der Landeshoheit. Denn die Länder und das Reich dürfen die Konzession für die Herstellung des Anschlusses einer neuen Wasserstraße nicht ablehnen oder an erschwerende Bedingungen knüpfen. Die Wasserstraßenverwaltungen brauchen sich den Anschluß nur „gefallen zu lassen" und kommen dieser Verpflichtung nach, wenn sie dem Anschlußunternehmen kein Hindernis bei der Herstellung der Verbindungsstrecke in den Wege legen. Dagegen ist eine Verpflichtung der duldungspflichtigen Wasserstraßenverwaltung, die Mitbenutzung der Fahrstraße zu gestatten oder positive Handlungen vorzunehmen, durch Artikel 97, Absatz 4, nicht begründet. Wenn bestimmt wird, die gleiche Verpflichtung bestehe für die Herstellung einer Verbindung zwischen Binnenwasserstraßen und Eisenbahn, so wird damit der Gedanke, daß Binnenwasserstraßen und Eisenbahn ein einheitliches Verkehrsnetz bilden, gesetzlich zum Ausdruck gebracht. Es wird die verfassungsrechtliche Möglichkeit geschaffen, diesen Gedanken bei dem Ausbau der Verkehrsstraßen ungehindert durch Landeshoheitsrechte zur Geltung zu bringen. Diese Bestimmung bezieht sich nicht nur auf die Verkehrswege, die dem allgemeinen Verkehr dienen, sondern hat ihre praktische Bedeutung gerade für die Wege, die lokalen Bedürfnissen gewidmet sind. Denn die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen und Eisenbahnen werden vom 1. April 1921 ab Reichsangelegenheit sein. Sie werden alle der Reichshoheit unterstehen. Die im Absatz 4, Artikel 97, gegebenen Vorschriften haben aber nur dann eine Anspruch und Pflichten begründende Bedeutung, wenn die anschlußberechtigte und die duldungspflichtige Verwaltung zwei verschiedene Rechtssubjekte sind. Sie ermöglicht einmal den Verwaltungen lokaler Verkehrswege, den Anschluß an das allgemeine Verkehrsnetz zu verlangen, und sodann dem Reich, die Verbindung seiner großen Verkehrswege untereinander und mit verkehrsentfernteren Gegenden durch mehrere örtliche Wege zu fördern.

Damit das Reich bei dem Bau und dem Unterhalt der Wasserstraßen das öffentliche Interesse gegenüber dem entgegenstehenden Willen Privater rechtlich durchsetzen kann, bedurfte es der Enteignungsbefugnis.

Damit das Reich die für die Anlage und den Ausbau der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen erforderlichen Mittel aufbringen und über sie verfügen kann, ist ihm die Tarifhoheit gegeben. Hinsichtlich des Abgabenrechts auf den Binnenwasserstraßen und den Häfen sind die verfassungsrechtlichen Bestimmungen teils formeller, teil materieller Natur. Formell sind sie insofern, als sie dem Reich die alleinige Erhebungs- und Verfügungsbefugnis der Abgaben bei den dem allgemeinen Verkehr dienenden Schiffahrtswegen, die Tarifhoheit zusprechen. Materiell sind sie insofern, als sie die Grundsätze, welche für Höhe und Art der Abgaben auf Schiffahrtswegen gelten, bestimmen. Während die Tarifhoheit nur hinsichtlich

der Reichsschiffahrtswege, also der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen, geregelt ist, haben die materiellen Grundsätze einen weiteren Wirkungsbereich. Sie beziehen sich auf sämtliche Wasserstraßen, sie gelten auch für die den Ländern unterstehenden Verkehrswege. Sie sind deshalb in der Verfassung aufgenommen, weil sie dem Verkehrsschutz dienen: das Reich wacht darüber, daß die Länder nicht durch zu hohe Normierung von Abgaben, die in ihren Gebieten liegenden Wasserstraßen für den Verkehr der Angehörigen anderer Länder sperren und, falls diese Wasserstraßen mit denen benachbarter Länder in Verbindung stehen, auch letztere dem Verkehr entziehen. Die praktische Bedeutung dieser Vorschrift wird freilich durch den Übergang aller verkehrswichtigen Wasserstraßen auf das Reich sehr stark beeinträchtigt. Bisher konnten die einzelnen Staaten oder etwaige sonstige Unternehmer von Wasserstraßenbauten zum Zwecke der Kostendeckung Abgaben nach dem Gebührenprinzip erheben. Diese Ermächtigung geht in Zukunft beinahe vollständig auf das Reich über, da mit dem Übergang der Wasserstraßen auf das Reich auch die Tarifhoheit für diese dem allgemeinen Verkehr dienenden Schiffahrtswege dem Reich zufällt. Damit erlangt es das Recht, die Abgaben für die Wasserstraßenbenutzung festzusetzen und über den Ertrag zu verfügen. Es erhält also das Abgabemonopol über die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen. Als Einnahmequelle, aus denen Mittel für den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes gewonnen werden können, ist in Artikel 99, Absatz 6, zunächst die Schiffahrt selbst genannt. Der Artikel 100 zieht ferner zur Deckung der Kosten für die Unterhaltung und den Bau von Binnenschiffahrtswegen auch diejenigen heran, die aus dem Bau von Talsperren in anderer Weise als durch Befahrung Nutzen ziehen, sofern mehrere Länder beteiligt sind oder das Reich die Kosten der Anlage trägt. Dies entspricht der Billigkeit, denn die Talsperren bringen nicht nur der Schiffahrt durch die Wasserstandsregulierung der Flüsse und Speisung der Kanäle, sondern auch den Anliegern der Flüsse, den Besitzern von Kraftwerken, der wasserentnehmenden oder Abwässer ableitenden Industrie bedeutende Vorteile, die für die Bevorteilten einen unverdienten Wertzuwachs bilden, so daß eine Heranziehung von angemessenen Beiträgen für die Deckung der Baukosten am Platze ist. Um die Durchführung zu erreichen, mußte diese Bestimmung in die Verfassung aufgenommen werden.

Wesentlich dem Zwecke gemeinsamer Erhebung und Verfügung über die Abgaben dienten die zwischenstaatlichen Strombauverbände auf Grund des Reichsgesetzes vom 24. Dezember 1911. Die neue Reichsverfassung bestimmt, daß die Aufgabe der Strombauverbände in bezug auf den Ausbau natürlicher Wasserstraßen im Rhein-, Weser- und Elbegebiet auf das Reich zu übernehmen sind. Das Gesetz vom 24. Dezember 1911 regelte den Ausbau bestimmter, mehreren Bundesstaaten angehörenden natürlichen Wasserstraßen in dem Stromgebiet des Rheins, der Weser und der Elbe, indem es die Strombaulast der anliegenden Einzelstaaten unter Wahrung ihrer Hoheitsrechte und ihrer selbständigen Verwaltungsbefugnisse dem genossenschaftlich konstruierten Staatenverband übertrug und hierdurch den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes zu fördern suchte. Zur Deckung der hierfür erforderlichen Ausgaben war die Erhebung von Abgaben gestattet. Die Durchführung des Baues und die Festsetzung und Erhebung der Abgaben erfolgte durch Verwaltungsausschüsse der zu Strombauverbänden zusammengefaßten anliegenden Bundesstaaten gemeinsam mit Strombeiräten, die aus den Interessenten des Stromgebietes berufen wurden. Durch die Übernahme der Aufgaben der Strombauverbände in bezug auf den Ausbau natürlicher Wasserstraßen im Rhein-, Weser- und Elbegebiet auf das Reich, ist der unitarische Gedanke verwirklicht.

Eine verfassungsrechtliche Vorschrift über die bei den gesetzgebenden und verwaltenden Maßnahmen mitwirkenden Organe gibt Artikel 98 der Reichsverfassung. Derselbe bestimmt, daß zur Mitwirkung in Angelegenheiten der Wasserstraßen bei den Reichswasserstraßen nach näherer Anordnung der Reichsregierung unter Zustimmung des Reichsrates Beiräte gebildet werden. Die „Angelegenheiten der Wasserstraßen", um die es sich hier handelt, können offenbar nur die im Artikel 97 geregelten sein. Die Tätigkeit ist also im wesentlichen auf bauliche, finanzielle und polizeiliche Angelegenheiten beschränkt. Die Wasserstraßenbeiräte sind also allgemein zur Mitwirkung in Angelegenheiten der Wasserstraßen berufen, während demgegenüber der Wirkungskreis der Eisenbahnräte genau fixiert ist; derselbe erstreckt sich nur auf die bestimmt bezeichneten Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs und der Tarife. Diese Einrichtung der Wasserstraßenbeiräte soll die Sicherheit schaffen, daß die Maßnahmen der Reichswasserstraßenverwaltung unter völliger Würdigung aller durch die Wasserstraßen berührten Interessen der Bevölkerung getroffen werden. Bereits als das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 der Wasserbauverwaltung und in Verbindung damit auch der Meliorationsbauverwaltung Aufgaben von ganz besonderer Bedeutung zuwies, hatte man für diese Aufgaben Wasserstraßenbeiräte geschaffen, die schon während der Bauausführung der Verwaltung mit ihrem sachverständigen Rate zur Seite stehen, und die Gewähr bieten sollen, daß das Werk den Erwartungen entsprechend in zweckmäßiger Weise zum Abschluß gebracht wird. Die Zuständigkeit der Wasserstraßenbeiräte erstreckt sich nicht nur auf die vorhandenen Reichswasserstraßen, sondern auch auf die von der Wasserstraßenverwaltung aufgestellten neuen Entwürfe. Ferner beschränkt sie sich nicht auf den eigentlichen Stromschlauch, die Schiffahrtsstraße, sondern umfaßt auch die Ufer und das Überschwemmungsgebiet im Rahmen der Zuständigkeit des Reiches. Da die Maßnahmen zur Verbesserung der Vorflut und zur Regelung der Schiffahrtsverhältnisse ineinander greifen, erscheint es sachlich geboten, daß die genannten wasserwirtschaftlichen Fragen eine einheitliche Behandlung erfahren, wie dies im Artikel 97, Absatz 3, auch zum Ausdruck kommt: Bei Verwaltung, dem Ausbau und dem Neubau von Wasserstraßen sind die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren. Infolgedessen sollen die Wasserstraßenbeiräte auch über Hochwasserschutz und Maßnahmen zur Verbesserung der Vorflut und Beseitigung von Hindernissen des Hochwasserabflusses außerhalb des eigentlichen Stromes, in dessen Überschwemmungsgebiet, gehört werden. Ein Wasserstraßenbeirat, der ein ganzes Stromgebiet umfaßt, wird Gelegenheit haben, sich über den Stromcharakter und die eigentlichen Verhältnisse im Überschwemmungsgebiet ein Bild zu machen, so daß er die Begutachtung nach einheitlichen Grundsätzen für den ganzen Stromlauf vornehmen kann. Nach § 3 des bereits vorliegenden Entwurfes einer Verordnung zur Bildung von Wasserstraßenbeiräten haben die Bezirkswasserstraßenbeiräte folgende Aufgabe: in wichtigen Fragen, welche die Verwaltung, die Unterhaltung, den Ausbau und den Verkehr der vorhandenen und geplanten Wasserstraßen seines Bezirkes berühren, mitzuwirken. Genannt sind u. a. folgende Gegenstände: bauliche und sonstige Maßnahmen an Wasserstraßen und ihren Ufern, sowie an den Seeküsten zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffahrtsstraßen und Vorflut, sowie zur Beseitigung von Hindernissen des Hochwasserabflusses, ferner Maßnahmen zur Förderung der Landeskultur und Wasserwirtschaft, allgemeine Bedingungen für die Erlaubnis zur Anlage von Häfen und Anlegestellen, zur Einrichtung von Fähren und zum Bau von Brücken, sowie zur Kreuzung der Wasserstraßen mit elektrischen Hochspannungsleitungen. Nach § 9 hat der Reichswasserstraßenbeirat die Aufgabe, in wichtigen Angelegenheiten der in § 3 bezeichneten, eben angeführten Art, sofern ihre Bedeutung sich über den Geschäftsbereich eines Bezirkswasserstraßenbeirates hinaus erstreckt, mitzuwirken.

Diesen in der Reichsverfassung festgelegten neuen Reichsaufgaben in bezug auf den Wasserstraßenbau stehen nun große Schwierigkeiten gegenüber. Zunächst ist es der Friedensvertrag, der auf die Verwirklichung der verfassungsmäßigen Anordnungen und der gesetzgeberischen Absichten auf das stärkste einwirkt. Der Friedensvertrag schafft nicht nur Einschränkungen der Reichsverwaltung auf den wichtigsten deutschen Strömen, sondern gibt formell auch den an den einzelnen Flüssen beteiligten deutschen Uferstaaten wieder das unmittelbare Recht, an der internationalen Verwaltung einer Reichswasserstraße mitzuwirken. Nach Artikel 178, Abs. 2, der Reichsverfassung werden die Bestimmungen des Friedensvertrages durch die Reichsverfassung nicht berührt. Der Friedensvertrag ist als Reichsgesetz verkündet, und begründet daher an sich nicht nur völkerrechtliche Verpflichtungen des Reiches gegenüber den anderen Vertragschließenden, sondern, soweit er entsprechende Vorschriften enthält, auch unmittelbare gesetzliche Verpflichtungen der Reichsangehörigen. Nach Artikel 333 des Friedensvertrages dürfen Abgaben, auf den verschiedenen Flußabschnitten verschieden bemessen, erhoben werden, um ausschließlich die Kosten für Schiffbarerhaltung oder Verbesserung des Flusses und seiner Zugänge, oder zur Bestreitung der Ausgaben im Interesse der Schiffahrt zu decken. Nach Artikel 336 ist mangels einer besonderen Ordnung für die Ausführung der Unterhaltungs- und Verbesserungsarbeiten auf dem internationalen Abschnitt eines schiffbaren Wasserstraßengebietes jeder Uferstaat verpflichtet, in angemessener Weise die nötigen Vorkehrungen zur Beseitigung aller Schiffahrtshindernisse und -gefahren und zur Erhaltung guter Schiffahrtsverhältnisse zu treffen; widrigenfalls Anrufung eines zu diesem Zweck vom Völkerbund eingesetzten Gerichtshofes. Nach Artikel 337 gilt das gleiche, wenn ein Uferstaat Arbeiten unternimmt, die geeignet sind, der Schiffahrt in dem internationalen Abschnitt Abbruch zu tun. Nach Artikel 344 wird der allgemeine Inhalt der von den internationalen Stromkommissionen auszuarbeitenden Entwürfen von Stromakten festgesetzt, und zwar ist unter b genannt: die Bestimmung des Umfanges seiner Zuständigkeit bezüglich der Instandhaltung, Herrichtung und Verbesserung des Flußgebietes, die finanzielle Verwaltung, Festsetzung und Erhaltung der Abgaben.

Neben diesen Hemmungen durch den Friedensvertrag ergeben sich weiterhin große Schwierigkeiten für die Durchführung der verfassungsrechtlichen Vorschriften aus dem Verhältnis zwischen

dem Reich und den Ländern, einmal wegen der vielfältigen wasserwirtschaftlichen Aufgaben, sodann wegen der finanziellen Notlage des Reiches. Das Reich kann Bauten in großem Umfange auf eigene Kosten nicht ausführen, sondern es sind gemischt-wirtschaftliche Unternehmungen notwendig, an denen sich die Länder finanziell beteiligen müssen. Daher ist verständlich, daß damit das ausschließliche Bestimmungsrecht des Reiches hinsichtlich der Bauausführung und der Wasserstraßen und der Wasserstraßenpolitik in Frage gestellt wird und die beteiligten Länder rechtswirksamen Einfluß in gesteigertem Maße beanspruchen. Einstweilen sind die Rechtsverhältnisse bezüglich der auf das Reich übergehenden Wasserstraßen auf vertragsmäßigem Wege geregelt worden. Zwischen dem Reich und den Ländern ist ein Staatsvertrag geschlossen, der indessen, wie er selbst ausdrückt, nur eine vorläufige Regelung ist, nicht vollständig sein und der endgültigen Regelung nicht vorgreifen will. In dem Staatsvertrag betreffend Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich ist zunächst für die Verwaltung der Reichswasserstraßen folgendes Provisorium geschaffen: Die Verwaltungszuständigkeiten der Landeszentralbehörden gehen ab 1. April 1921 auf das Reich über; im übrigen erfolgt die einstweilige Verwaltung der Reichswasserstraßen durch die mittleren und unteren Behörden unter Leitung des Verkehrsministeriums. Nach § 12 verwaltet das Reich nach folgenden Bestimmungen: Zuständigkeiten zwecks Ausgleichs verschiedener Interessen an einer Wasserstraße verbleiben bei den Landesbehörden: die Wahrnehmung besonderer Interessen der Reichswasserstraßen gehen auf das Reichsverkehrsministerium über; die Zuständigkeiten des Reiches betr. Artikel 97, Ziffer 3, werden nur mit Zustimmung der Länder ausgeübt. Nach § 18 übernimmt das Reich die begonnenen Bauten an den übergehenden Wasserstraßen, soweit das Bedürfnis fortbesteht, und in Rücksicht auf die Wirtschaftslage des Reiches. Die begonnenen Bauten sind in einer Anlage B aufgeführt. Nach § 19 wird das Reich den Bau neuer Wasserstraßen und den Um- und Ausbau der bestehenden Anlagen nach Maßnahme der Verkehrs- und wirtschaftlichen Bedürfnisse der Länder und der verfügbaren Mittel ausführen. Nach § 20 werden bei Vergebung von Lieferungen und Arbeiten die Unternehmer im ganzen Reichsgebiet nach gleichen Grundsätzen berücksichtigt.

In einem bereits vorliegenden Entwurf eines Reichswasserstraßengesetzes ist folgendes vorgesehen: Zentralstelle soll sein die Wasserstraßen-Abteilung des Reichsverkehrsministeriums. Für die mittleren Instanzen sollen Wasserstraßendirektionen eingerichtet werden, bei denen den vorwiegend technischen Aufgaben der Verwaltung insofern Rechnung getragen werden solle, als an ihrer Spitze überwiegend ein technischer Beamter als Präsident stehen soll. Die Bezirke sollen tunlichst nach den Stromgebieten abgegrenzt werden, wobei die bestehenden Strombauverwaltungsbezirke nach Möglichkeit berücksichtigt, jedoch mehrere Länder berührende Strecken von Wasserstraßen zusammengefaßt werden sollen. In Aussicht genommen sind Wasserstraßendirektionen in Königsberg, Breslau, Stettin, Potsdam, Magdeburg, Hamburg, Bremen, Hannover, Münster i. W., Coblenz, Karlsruhe, München. Außerdem werden für die Dauer der betreffenden Bauausführungen erforderlich: Eine Kanalbaudirektion Hannover für den Kanalbau Hannover—Peine—Braunschweig—Magdeburg und den Stichkanal nach Hildesheim; eine Kanalbaudirektion Essen für die Kanalbauten Rhein—Herne und Wesel—Datteln—Hamm—Lippstadt; eine Neckar-Baudirektion Stuttgart für die Kanalisierung des Neckars von Mannheim bis Plochingen. Unter den Wasserstraßendirektionen sollen Wasserstraßenämter stehen, deren Bezirke wesentlich im Anschluß an die bestehenden Bauämter, jedoch auch hier unter sachgemäßer Zusammenlegung gebildet werden. Für die Entscheidung über Anträge u. a. auf Planfeststellung im Ausbauverfahren sind für den Bezirk jeder Wasserstraßendirektion besondere, den Landesverwaltungsbehörden angegliederte Wasserstraßenausschüsse, in Aussicht genommen, die sich aus von den Ländern ernannten Beamten und aus den Interessentenkreisen gewählten Nichtbeamten-Mitgliedern zusammensetzen sollen und völlig unabhängig ihre Entscheidungen treffen. In den wasserrechtlichen Bestimmungen lehnt sich der Entwurf in den wesentlichen Zügen an das preußische Wassergesetz von 1913 an. Nach dem Vorbild dieses preußischen Rechtes wird z. B. auch die Wasserstraßen- und Uferunterhaltung sowie das Ausbaurecht, insbesondere über die Abgrenzung der Rechte und Pflichten der Uferanlieger gegenüber den bauausführenden Behörden und über die Sicherung der von Ausbauten betroffenen Grundstücken und Anlagen gegen Nachteile geregelt. Für die mit dem Ausbau an Wasserstraßen zusammenhängenden Enteignungen soll, wie auch im Reichshaushaltsgesetz vom 26. März 1921 bestimmt ist, die Zulässigkeit der Enteignung durch den Reichspräsidenten festgestellt, die endgültige Entscheidung über die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung, soweit sie nicht in einem Verwaltungsstreitverfahren ergeht, dem Reichsverkehrsministerium zugewiesen werden. Im übrigen sollen nach Möglichkeit die Landrechte in Geltung bleiben, jedoch eine Vereinfachung der Plan- und Entschädigungs-Feststellungsverfahren angestrebt werden.

In der Geschichte der neudeutschen Wasserstraßenpolitik bilden folgende Daten bemerkenswerte Etappen: Der 1. April 1905 brachte das preußische Wasserstraßengesetz, dessen großartige Pläne von Flußverbesserungen und Kanalbauten zum größten Teil während des Krieges oder kurz zuvor verwirklicht worden sind. Ein zweites, hochbedeutsames Datum ist der 24. Dezember 1911, der Tag des Schiffahrtsabgabengesetzes, mit dem das Reich als solches an Stelle der Einzelstaaten und ihrer vielfach widerstrebenden Interessen aktive Wasserstraßenpolitik zu treiben begann. Hat auch der Krieg die damaligen großzügigen Pläne zum überwiegenden Teil nicht zur Reife gelangen lassen, so ist doch der Grundgedanke jenes Gesetzes, daß die wichtigsten Fragen des Wasserstraßen- und Kanalbaues Sache des Reiches sein müsse, in der neuen Reichsverfassung voll und ganz zum Durchbruch gekommen. Von größter Tragweite für den Wasserstraßenbau wird in Zukunft auch der am 28. Juli 1919 in Kraft getretene Friedensvertrag sein. Nicht bloß unsere Feinde haben die gewaltige Bedeutung der Binnenschiffahrt erkannt, sondern auch weite Kreise unserer deutschen Volkswirtschaft stimmen heute darin überein, daß die vor dem Kriege von manchen Seiten befeindete Binnenschiffahrt in der Zukunft die Hauptträgerin des Massenverkehrs werden muß, ein Gedanke, der in der Inangriffnahme des Baues gewaltiger neuer Kanäle und in der wachsenden Zahl von Kanalprojekten seinen Niederschlag findet.

Eine deutsch-schweizerische Bundesgenossenschaft in der oberrheinischen Schiffahrtsfrage.

Von Prof. Dr. R. Hennig-Düsseldorf.

Über die Ergebnisse der letzten Dezember-Tagung der Straßburger internationalen Rheinschiffahrts-Kommission sind bisher (die „Geheimdiplomatie" ist ja bekanntlich seit Versailles abgeschafft!) nur äußerst lückenhafte Nachrichten an die Öffentlichkeit gelangt. Nur so viel ist sicher, daß bisher von einer leidlich klaren Entscheidung in der wichtigsten Rheinschiffahrtsfrage noch nicht die Rede sein kann: was nämlich aus der Schiffahrt oberhalb Straßburgs werden soll. Bekanntlich hat im vorigen Juni eine Bereisung der ganzen Rheinstrecke zwischen Straßburg und Basel (wie auch des übrigen Rheins) durch die Straßburger Kommission stattgefunden, aber die an Zündstoff überreiche Frage, ob der Oberrhein zwischen Straßburg und Basel reguliert oder kanalisiert oder durch den vielbesprochenen Seitenkanal, den „Grand Canal d'Alsace", ersetzt werden soll, ist heut noch keinen Schritt weiter gediehen, als sie es vor einem Jahr war. Und ob die nächste Zusammenkunft der Kommission, die für April zu erwarten ist, die so hochwichtige Angelegenheit fördern oder auch nur ernstlich anschneiden wird, ist noch mehr als zweifelhaft. Bisher geht man vorsichtig um die Kernfrage herum, wie die Katze um den heißen Brei. Um so mehr scheint insgeheim hinter den Kulissen gearbeitet zu werden, und anscheinend bemüht sich Frankreich, die an der Frage weniger interessierten Staatenmitglieder der Straßburger Kommission, insbesondere Belgien und Italien, zu dem von ihm bisher allein vertretenen Standpunkt zu bekehren und sie durch allerhand Kompromisse, zu deutsch: Kuhhandelsgeschäfte, zu bewegen, daß sie ihre Stimmen in Straßburg für den von Frankreich begehrten Rhein-Seitenkanal abgeben. Wie es heißt, hat sich die belgische Regierung in einer Geheimklausel des Vertrages vom 18. Mai 1921 bereits in diesem Sinne gebunden, zum Dank für die von Frankreich zugestandene Aufhebung der „surtaxes d'entrepôt" für die über Antwerpen nach Straßburg kommenden Waren. Der Krebsschaden unserer Zeit, daß allerhand hochbedeutsame politische und wirtschaftliche Fragen nicht nach sachlichen Gesichtspunkten entschieden werden, sondern nach allerhand kleinen Sonder-Kirchturmsinteressen, scheint also auch dieses für ganz Mitteleuropa wichtige Oberrhein-Problem anfressen zu wollen.

Deutschlands Stellung in dieser Angelegenheit ist gewissermaßen vermittelnder Art. Wir legen größten Wert auf eine möglichst vollwertige und leistungsfähige Großschiffahrt bis Basel und künftig noch weit darüber hinaus; aber auch die Gewinnung möglichst großer Wasserkräfte im Oberrhein hat für uns erhebliche Bedeutung, wenn auch unser Interesse an diesem gewaltigen Wirtschaftsproblem durch die Bestimmung des Versailler Friedens empfindlich abgekühlt werden mußte, die Frankreich zum Alleinbesitzer aller Wasserkräfte im badisch-elsässischen Rhein gemacht hat. Bei den in Straßburg wohl zu er-

wartenden Kämpfen, die sich unter dem Feldgeschrei: Hie Regulierung! Hie Seitenkanal! abspielen dürften, hat Deutschland noch nicht Partei ergriffen. Deutschland würde am liebsten eine Kanalisierung der Rheinstrecke Straßburg—Basel sehen, aber gerade für eine Kanalisierung, die Schiffahrts- und Kraftgewinnungsinteressen vereinen würde, liegt bisher in Straßburg ein Antrag nicht vor und ist wohl auch kaum noch zu erwarten. Bisher sind an die Kommission nur zwei Anträge gelangt, die sich diametral widersprechen: ein schweizerischer, der grundsätzlich einen Entscheid für die Regulierung fordert, d. h. eine einseitige Begünstigung der Schiffahrtsinteressen unter völligem Verzicht auf die Kraftgewinnung, und ein französischer, der den Bau des Seitenkanals verlangt, d. h. eine weitgehende Begünstigung der Kraftgewinnung unter völligem Verzicht auf die Schiffahrt im eigentlichen Strom, im „konventionellen Rhein", oberhalb Straßburgs. Beide Anträge schließen sich gegenseitig natürlich vollkommen aus. — An sich ist es ebenso verständlich, daß die Schweiz, die von den Wasserkräften unterhalb der schweizerischen Grenze nicht den geringsten Vorteil haben kann, jede Maßnahme verurteilt, die die Schiffahrt zu schädigen vermag, wie es psychologisch nachgefühlt werden kann, daß Frankreich umgekehrt lediglich Sinn für die Wasserkraftausnutzung hat, weil der direkte Wasserverkehr zwischen Straßburg und Basel gleich Null ist und alle Güter, die den Rhein bis Basel hinaufgehen, dem Straßburger Umschlag verloren bleiben. In bezug auf die Rheinschiffahrt ist unzweifelhaft die Schweiz der Hauptleidtragende jener Revanchepolitik, die zur zweiten Annektierung des deutschen Elsaß durch Frankreich geführt hat.

Wenn man das schwierige Problem nicht so sehr nach der Zweckmäßigkeit prüft, über die die Meinungen eben gründlich geteilt sind, sondern ausschließlich nach der rechtlichen Seite, so läßt sich nicht gut bestreiten, daß der Standpunkt der Schweiz, der jede Behinderung der Schiffahrt im natürlichen Strom verboten wissen will, juristisch unangreifbar ist. Zwar gibt es seit 1914 noch mehr als früher gewisse Nationen, die, ebenso wie gewisse politische Parteien, grundsätzlich Recht und eigenen Vorteil für identische Begriffe halten; wer sich aber auch nur ein bescheidenes objektives Urteil bewahrt hat, dessen Rechtsempfinden kann unmöglich an der Tatsache vorbeigehen, daß sich schon in der Wiener Kongreßakte vom 9. Juni 1815 im Art. 109 sinngemäß die später im Art. 1 der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 wiederkehrende international anerkannte Bestimmung findet: „Die Schiffahrt auf dem Rhein ... von Basel bis an das offene Meer soll ... den Fahrzeugen aller Nationen ... gestattet sein. Abgesehen von diesen (polizeilichen) Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schiffahrt entgegengesetzt werden." Ob es nicht heut, im Zeitalter der „weißen Kohle", vorteilhafter wäre, diesen Grundsatz abzuändern, der noch aus einer Zeit stammt, wo man von einer Wasserkraftausnutzung zur Erzeugung elektrischen Stroms nichts ahnte, ist eine Frage für sich. Das hindert immerhin nicht, daß alle auf dem Wiener Kongreß und 1868 in Mannheim vertreten gewesenen Staaten, insbesondere also auch Frankreich und alle deutschen Bundesstaaten, bis auf den heutigen Tag rechtlich an den einwandfrei klaren Wortlaut der obigen, vielgenannten Bestimmung gebunden sind. Darüber kann es gar keine Erörterung geben; und eine Aufhebung jenes Artikels ist schließlich nur mit Zustimmung aller Unterzeichner möglich. Immerhin war die Schweiz weder auf dem Wiener Kongreß noch in Mannheim vertreten, und es kann daher fraglich scheinen, ob gerade sie das Recht hat, sich zugunsten ihrer Wünsche auf jenen Artikel zu berufen. Andererseits muß allerdings bezweifelt werden, ob die Straßburger Kommission, in der verschiedene auf dem Wiener Kongreß und in Mannheim nicht vertreten gewesene Nationen sitzen (Belgien, Schweiz, Italien), das Recht hat, mit bloßer Stimmenmehrheit einen internationalen Rechtsgrundsatz umzustoßen.

Bei einer derartigen Wirtschafts- und Verkehrsfrage von gewaltiger Tragweite darf man aber grundsätzlich die Forderung aufstellen, daß sich nicht das Wirtschaftsbedürfnis dem geltenden Recht, sondern das Recht dem Wirtschaftsbedürfnis anzupassen hat. Ist der genannte Rechtsgrundsatz von 1815 und 1868 heut zum Teil nicht mehr zeitgemäß, so muß er eben auf ordnungsmäßigem Wege aufgehoben bzw. abgeändert werden. Daß die internationale Rheinkommission die zuständige Instanz ist, entsprechende Vorschläge zu machen, wird man ihr nicht wohl abstreiten können. Die Grundfrage muß in jedem Falle lauten: welche Gestaltung der Rheinschiffahrt im Oberrhein ist am vorteilhaftesten, nicht für den heutigen zufälligen Herrn des Elsaß am zweckmäßigsten, sondern für die Gesamtheit des europäischen Wirtschaftslebens? Es kann unter keinen Umständen zugegeben werden, daß Frankreich selbstherrlich eine Entscheidung fällt oder gar das übrige Europa, wie es gegenwärtig den Anschein hat, vor eine vollendete Tatsache stellen wird. Was heißt das z. B., daß man gegenwärtig in Paris damit umgeht, die Konzession für den Beginn der Bauarbeiten am elsässischen Rhein-Seitenkanal und zum Bau des ersten Kraftwerkes bei Kembs an der schweizerischen Grenze zu vergeben? Wer hat Frankreich ein Recht hierzu gegeben? Die Straßburger Kommission hat noch keine Entscheidung in der Oberrhein-Frage gefällt und wird aus dem Stadium des Studierens noch auf weit absehbare Zeit nicht herauskommen. Sie allein ist heut die zuständige Instanz, die die Erlaubnis für irgend welche mit der Rheinschiffahrt zusammenhängenden Arbeiten zu vergeben hat. Zum Überfluß hat Holland im Abkommen vom 21. Januar 1921, durch das es den auf den Rhein bezüglichen Bestimmungen des Versailler Friedens beitrat, ausdrücklich von Frankreich die Zusicherung verlangt und erhalten, daß die Kanalarbeiten im Elsaß ohne Ermächtigung der Straßburger Rheinkommission keinesfalls in Angriff genommen werden sollen. Entweder ist also die jetzige französische Konzessionserteilung nichts weiter als eine Theatergeste ohne praktischen Wert, oder Frankreich schickt sich an, vertragsbrüchig zu werden. Im einen wie im anderen Fall wird es dringend notwendig sein, daß die nächste Tagung der Straßburger Kommission mindestens provisorisch klare Verhältnisse schafft und nicht aus Angst vor inneren Reibungen und Gegensätzen die heutigen ebenso undurchsichtigen wie unerquicklichen Verhältnisse verewigt. Der Kompromiß und die Vertagung heikler Entscheidungen auf später gehören zwar zu den Grund-Weisheiten der heutigen Regierungen und wohl des ganzen parlamentarischen Systems — das darf aber nicht hindern, in Straßburg so rasch wie nur irgend möglich einen deutlichen und unwiderruflichen Weg vorzuzeichnen, den die Entwickelung des oberrheinischen Wirtschaftslebens künftig gehen soll. „Unsere Rheinpolitik ... ist der kategorische Imperativ unserer gesamten Schiffahrtspolitik" schrieb die „Neue Züricher Zeitung" noch kürzlich, am 1. Februar 1922, mit vollem Recht, und was hier für die Schweiz in klarer Erfassung des für sie brennendsten Verkehrsproblems ausgesprochen ist, trifft auch für weite Teile der badischen Rheinlande zu.

Uns Deutschen würde es unstreitig am willkommensten sein, wenn die bisherige Regulierung des Rheins oberhalb Straßburgs durch eine großzügige Kanalisierung ersetzt würde, die gleichzeitig den Erfordernissen der Großschiffahrt gerecht wird und eine Auswertung der Wasserkräfte des Rheins ermöglicht. Es sieht aber nicht so aus, als ob eine solche Kanalisierung erreichbar, und es ist zweifelhaft, ob sie zweckmäßig ist.

Ein Antrag auf Durchführung der Kanalisierung liegt der Straßburger Kommission bisher nicht vor; diese hat, nach dem heutigen Stand der Dinge, lediglich über die beiden extremen Anträge: Regulierung oder Seitenkanal? zu entscheiden. Über die Zweckmäßigkeit der Kanalisierung sind zudem die Ansichten noch stark geteilt, und ein endgültiges Urteil wird sich auch kaum fällen lassen, ehe nicht ganz eingehend durchgearbeitete Pläne zur Hand sind. Oberbaurat Kupferschmid in Karlsruhe, der Hauptbefürworter der Kanalisierung, der vor einiger Zeit aus der Straßburger Kommission ausgeschieden ist, hat in einem vor dem Verein der Rheinschiffahrtsinteressenten am 10. September 1921 in Heidelberg gehaltenen Vortrag die Vorzüge der Kanalisierung eingehend dargelegt und gleichzeitig festgestellt, daß der französische „Conseil superieur des travaux publics," der die Überlegenheit des Seitenkanals über die Kanalisierung in einer amtlichen Denkschrift vom 23. Dezember 1920 behauptet hat, dieses Urteil aus politischen Aspirationen heraus in einer mindestens leichtfertig zu nennenden Weise abgegeben hat, ohne sich auch nur mit Einzelheiten der vorgeschlagenen Kanalisierung irgendwie beschäftigt zu haben! Auch Geh. Baurat Prof. de Thierry-Charlottenburg ist ein Befürworter der Kanalisierung und hat sie den Schweizer Interessenten in einem Aufsatz der „Neuen Züricher Zeitung" vom 1. Februar 1922 („Rheinschiffahrt Basel—Straßburg. Kanalisierung oder Regulierung") schmackhaft zu machen versucht — anscheinend nur mit geringem Erfolg. Den französischen Seitenkanal, den er treffend eine „Strangulierung der Schiffahrt" bezeichnet, lehnt er natürlich ebenso, wie Kupferschmid oder die Schweizer Autoritäten, als ein wirtschaftlich-technisches Monstrum a limine ab. Im übrigen vertritt er den sehr richtigen Standpunkt:

> „Der Streit der Meinungen über Kanalisierung oder Regulierung sollte solange ruhen, bis Zeichnungen und Berechnungen für beide Lösungen vorliegen ... Erst die Gegenüberstellung gründlich durchgearbeiteter Entwürfe, sowohl für die eine wie für die andere Lösung, kann völlige Klarheit bringen. Die Anhänger der Regulierung werden gewiß die ersten sein, die den wirtschaftlichen Notwendigkeiten das Opfer ihrer idealen Bestrebungen bringen, wenn sie vor unanfechtbare, zahlenmäßig festgestellte Tatsachen gestellt werden. Wird den Befürwortern der Kanalisierung dagegen der Nachweis erbracht, daß sie damit auf falscher Fährte sind, so wäre es kindlicher Eigensinn, aus purem Doktrinarismus daran festzuhalten."

Das sind goldene Worte, die hoffentlich auch der maßgebenden Entscheidung in Straßburg als Leitstern voranleuchten werden. Wir müssen in einer so bedeutungsvollen Frage frei werden von jeder Politik des Eigennutzes und eine rein sachliche Lösung unter dem Gesichtspunkt der größtmöglichen Förderung

des Gesamtwohls anstreben. Gewinnt dieser Grundsatz Anerkennung, so ist die Ungeheuerlichkeit des elsässischen Rhein-Seitenkanals als abgetan zu betrachten, und es kann sich nur noch um die Entscheidung: Kanalisierung oder Regulierung? handeln. Den gewichtigen Gründen der deutschen Fachleute, die die erstere befürworten, hat Nationalrat Gelpke-Basel, der hochverdiente schweizerische Rufer im Streit, im letzten August-Septemberheft der „Rheinquellen" ein äußerst beachtenswertes Zahlen- und Tatsachen-Material gegenübergestellt, aus dem allerdings, falls nicht Trugschlüsse darin nachgewiesen werden, eine starke Unterlegenheit der Kanalisierung gegenüber Regulierung hervorgehen würde. Nach Gelpke ist die erhoffte Vereinigung der Interessen der Großschiffahrt bis Basel mit denen einer elsässischen Kraftgewinnung niemals möglich, und die letzte Alternative wird, frei von allen Kompromissen, nur lauten können: Großschiffahrt oder Kraftgewinnung?, niemals aber: Großschiffahrt und Kraftgewinnung.

Deutschlands Stellung in dieser Lage ist nicht ganz einfach. Natürlich darf man es uns nicht verdenken, daß wir nach wie vor weiter die Kanalisierung befürworten, solange nicht ihre Minderwertigkeit einwandfrei erwiesen ist. Gelingt es den Schweizern, endgültig diesen Nachweis zu liefern (was Herrn Gelpke in weitgehendem Maße schon gelungen zu sein scheint), so sollten wir uns ohne weiteres den schweizerischen Standpunkt zu eigen machen, wie es neuerdings übrigens auch Major S. v. Neuffer in seiner soeben erschienenen, gründlichen Arbeit: „Die Zukunft der Rheinschiffahrt" fordert. Unerläßliche Vorbedingung hierfür soll und muß aber sein, daß vorher die Schweiz rückhaltlos auf alle ungerechten Begünstigungen verzichtet, die Artikel 358 des Versailler „Vertrages" ihr zuzuschanzen sich bemühte, um auch sie vor den Entente-Wagen zu spannen.

Die Ausnützung möglichst großer Mengen natürlicher Wasserkraft aus dem Oberrhein ist für Deutschland selbstverständlich ein Problem von hervorragender volkswirtschaftlicher Bedeutung. Der Eigenbesitz an den Wasserkräften des elsässisch-badischen Rheins ist uns durch das Versailler Diktat geraubt und ausschließlich auf Frankreich übertragen worden. Aus diesem Grunde können wir nötigenfalls auf die Gewinnung der Wasserkraft am elsässischen Ufer und somit auf die Kanalisierung leichter verzichten, als wenn uns die Hälfte der an der heutigen Grenze entlang flutenden Rheinkraft verblieben wäre, denn ein Kauf der gewonnenen Kraft vom französischen Eigentümer würde wahrscheinlich nur zu derartigen Wucherpreisen möglich sein, daß die Gewinnung von Kraft aus Kohle sich billiger stellen dürfte, würde überdies unsere badische Industrie schutzlos allen möglichen Schikanen des französischen Sadismus preisgeben. Schon allein aus diesem Grunde sollte man erwägen, ob wir nicht auf Seitenkanal wie Kanalisierung grundsätzlich verzichten und ausschließlich auf eine möglichst weitgehende Förderung der Schiffahrtsmöglichkeiten bedacht bleiben, d. h. uns auf Gedeih und Verderb mit dem schweizerischen Rheininteresse identifizieren sollten. Ob diese Förderung der Schiffahrtmöglichkeit besser durch die Kanalisierung oder die Regulierung erreicht wird, dürfte durch eine einzige fachmännische Aussprache zu klären sein. Freilich ist eine solche Bundesgenossenschaft der beiden wichtigsten Oberrhein-Länder nur dann denkbar, wenn die Schweiz zwar in aller Form endgültig auf den ihr von den Versailler Diktatmächten zugedachten Alleinbesitz aller Rhein-Wasserkräfte zwischen Basel und Konstanz Verzicht leistet. Dieser materielle Besitz muß Deutschland noch sehr viel wertvoller sein als das ehemalige Eigentum der Wasserkraft zwischen Straßburg und Basel, denn nach Gelpkes Berechnungen ist dort eine Gewinnung von einer Kilowattstunde elektrischer Energie für mit etwa den vierten Teil des Selbstkosten-Preises möglich, der sich zwischen Straßburg und Basel ergeben würde. Da insgesamt zwischen Konstanz und Basel aber 600 000 PS im Mittel zu gewinnen sind, würde auch die dem elsässischen Ufer gegenüberliegende badische Industrie von den völlig ausgebauten deutschen Rhein-Kraftwerken östlich Basel billiger als von den elsässischen Kraftwerken her mit Strom versorgt werden können. Aber Voraussetzung hierfür ist und bleibt, zumal im Hinblick auf den Nachkriegs-Unterschied zwischen deutscher und schweizerischer Valuta, daß Deutschland die Energie mit eigner Wasserkraft erzeugt und nicht genötigt ist, sie dem Ausland abzukaufen. Bei den gegenwärtigen Verhandlungen zwischen der badischen und der schweizerischen Regierung über die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee ist die beste Gelegenheit gegeben, von der Schweiz eine klippe und klare Äußerung zu verlangen, wie ihre amtlichen Kreise zum Art. 358 stehen. Deutschlands Haltung muß abhängig gemacht werden von der Stellungnahme der Schweiz zum Art. 358. Gibt die Schweiz förmlich jedes Anrecht auf das ihr aus fremder Tasche gemachte Geschenk auf, so ist der Weg zur Bundesgenossenschaft in Straßburg frei. Andernfalls kann man es Deutschland nicht verdenken, wenn es der Kanalisierung des Rheins den Vorzug gibt.

Nachschrift der Schriftleitung.

Namhafte deutsche Wasserbaufachleute hegen ernste Zweifel, ob lediglich durch eine Regulierung des Oberrheins eine Großschiffahrt bis Basel sich wird ermöglichen lassen. Sie vertreten den Standpunkt, daß dieses Ziel nur durch eine Kanalisierung zu erreichen ist. Dieser Ansicht scheinen neuerdings auch Schweizer Ingenieure zuzuneigen. Die Schweiz ist jedoch dabei, den Oberrhein zwischen Basel und dem Bodensee für Großschiffahrt und Wasserkraftgewinnung zu kanalisieren. Es muß hier die Frage aufgeworfen werden: Was würde der Schweiz die Großschiffahrt zwischen Basel und dem Bodensee nützen, wenn durch eine Regulierung des Oberrheins zwischen Straßburg und Basel eine Großschiffahrt rheinaufwärts bis Basel tatsächlich nicht zu erreichen ist?

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Die Kleinschifferverbände. Im volkswirtschaftlichen Ausschuß des Reichstags wurde das Gesetz zur Änderung der Verordnung über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt vom 18. August 1917 (Kleinschifferverbände) in letzter Lesung angenommen. Das Gesetz will den Mitgliedern der Betriebsverbände der Kleinschiffahrt Gelegenheit geben, selbst darüber abzustimmen, ob die ursprünglich zur Durchführung kriegswirtschaftlicher Maßnahmen zwangsweise gebildeten Betriebsverbände aufzulösen sind oder ob auch fernerhin ein Zusammenschluß auf öffentlich rechtlicher Grundlage erfolgen soll. Hierdurch soll dem Kleinschiffergewerbe, das sich in einer schwierigen Lage befindet, die Möglichkeit gegeben werden, sich auch fernerhin beruflich zusammenzuschließen. Nach § 1 haben die bestehenden Betriebsverbände bis zum 30. September 1922 über Fortbestand oder Auflösung abzustimmen. Nach § 2 tritt der Betriebsverband bei Stimmenmehrheit für die Auflösung mit dem 30. September 1922 in Liquidation. Nach § 14 tritt die Verordnung des Bundesrats über die Errichtung von Betriebsverbänden am 31. Dezember 1922 in Kraft. Die Abstimmung über die Auflösung wird gemäß § 10 von der Aufsichtsbehörde angeordnet, wenn diese vom Vorstand oder einem Viertel der Mitglieder des Kleinschifferverbandes beantragt wird.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Rheinschiffahrt und Eisenbahngütertarif. Die von den Reichseisenbahnen seit Beginn der Frachterhöhungen konsequent weiter verfolgte Tarifpolitik, die auf eine außerordentliche Begünstigung des Güterversandes mit der Eisenbahn auf weite Entfernungen hinausläuft, hat schon seit längerer Zeit in den an der Rheinschiffahrt interessierten Kreisen große Bedenken hervorgerufen. Zum Verständnis der ganzen Sachlage muß zunächst darauf hingewiesen werden, daß schon vor dem Kriege der größte Teil der über die Rheinwasserstraße geführten Güter aus Kohlen und Koks bestand. In der Kriegszeit ging nun die sonst von Rotterdam nach den Rhein-Ruhr-Häfen geleitete Einfuhr von Überseegütern, wie Erz, Holz, Phosphate, Getreide und Stückgut, derartig zurück, ohne bis heute eine bedeutende Zunahme erfahren zu haben, daß heute für die oberrheinische Schiffahrt der Kohlenversand die ausschlaggebende Grundlage bildet. Die Reichseisenbahnverwaltung sucht nun offenbar durch ihre Tarifpolitik dahin zu wirken — auf alle Fälle hat ihre Politik diese Folge —, daß ein Wiederaufleben des Umschlages von deutschen Einfuhrgütern in Rotterdam in größerem Umfange im Interesse der deutschen Nordseehäfen hintangehalten wird, wodurch nun allerdings nicht nur der holländische Hafen Rotterdam und die holländische Rheinschiffahrt, sondern auch die deutsche Rheinschiffahrt und die größten deutschen Binnenhäfen Duisburg-Ruhrort betroffen werden. Das ist um so mehr der Fall, als durch die letzte Tarifregelung nicht nur die Benutzung der Rheinstraße für den Weitertransport von Überseegütern von Rotterdam stark beeinträchtigt, sondern auch selbst die Kohlensendungen nach Süddeutschland mit der Eisenbahn anstatt auf dem Rhein sehr begünstigt werden. Die Entwicklung der Tarife vom 1. April 1918 bis zum 1. Februar 1922 wird als bekannt vorausgesetzt und ist in der Presse schon vielfach behandelt worden.

Der vom 1. März d. J. geltende Tarif hat nun eine neue Staffelung der Frachtsätze gebracht, in welche die oben erwähnte Tendenz der Begünstigung des Eisenbahnversandes auf weite Entfernungen noch viel mehr als bisher zum Ausdruck kommt, und der für die Rheinschiffahrt noch viel einschneidendere Wirkungen hat als die bisherigen Tarifmaßnahmen. Nach diesem neuen Tarif beträgt der Tonnenkilometersatz für Entfernungen bis zu 350 km 51 Pfg., von 351 bis 400 km 18 Pfg., von 401 bis 500 km 12 Pfg., von 501 bis 600 km 5 Pfg.,

und über 600 km 3 Pfg. Der Satz für 1 Tonnenkilometer in der ersten Zone ermäßigt sich also in der letzten Zone auf den Satz für 17 Tonnenkilometer. Dieser Tarif bedeutet nun unzweifelhaft eine starke Konkurrenz der Eisenbahn gegenüber der Rheinschiffahrt selbst bezüglich des Kohlenversandes nach Süddeutschland, der früher fast ausschließlich auf dem Wasserwege erfolgte und auch bis heute den Hauptbestandteil der Verladungen nach dem Oberrhein ausmacht. Nach dem neuen Tarif beträgt z. B. die Fracht für eine Tonne Kohlen nach dem rund 660 km vom Ruhrkohlenbezirk entfernten München einschließlich Abfertigungsgebühr rund 225 Mk. Wird aber die Kohlensendung nach München, was früher selbstverständlich war, auf dem Wasserwege über Ludwigshafen erfolgen und erst von dort mit der Eisenbahn, so ergeben, einschließlich der Rheinfrachten, Transportkosten für die Tonne Kohlen in Höhe von rund 247 Mk. allein für den Eisenbahnversand von der Zeche nach dem Duisburg-Ruhrorter Hafen und von Ludwigshafen nach München einschließlich der Umschlagskosten, aber o h n e die Fracht für den Wasserweg. Der Wasserweg erfordert für den Versand einer Tonne Kohlen aus dem Ruhrbezirk nach München also schon einen Mehraufwand an Eisenbahnfracht von 22 Mk., ohne Berücksichtigung der Schiffsfracht, als wenn die Sendung auf dem Bahnwege direkt die lange Strecke nach München läuft. Daß unter diesen Umständen der schnellere Weg der Beförderung mit der Eisenbahn vorgezogen wird, wobei auch das mehrfache Umladen vermieden wird, ist ohne weiteres verständlich.

Abgesehen von den Kohlensendungen aus dem Ruhrbezirk bedeutet diese Tarifpolitik der Eisenbahn unzweifelhaft eine wesentliche Stärkung der Position der deutschen Nordseehäfen gegenüber den Häfen von Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen; werden doch z. B. Getreidesendungen nach Ludwigshafen, die früher ausschließlich über Rotterdam und von dort auf dem Rhein befördert wurden, jetzt vielfach über Bremen geleitet und von dort direkt mit der Eisenbahn nach Ludwigshafen. So sehr man auch eine kräftige Unterstützung des Wettbewerbes der deutschen Nordseehäfen mit den ausländischen Häfen für berechtigt halten mag, so verlangen doch die Rheinschiffahrtsinteressenten, daß das nicht ohne eine gewisse Berücksichtigung ihrer Interessen geschieht. Wenn man durch eine einseitige Tarifpolitik dazu übergeht, das Hinterland der Nordseehäfen gewaltig zu vergrößern, das der Rheinhäfen aber entsprechend zu verkleinern, so erhebt sich doch die Frage, ob der Schaden, der dadurch in West- und Süddeutschland erwächst, nicht größer ist, als der Nutzen bei den Nordseehäfen, die unter den heutigen Verhältnissen ja schon aus Valutagründen vielfach gegenüber den holländischen und belgischen Häfen bevorzugt werden, weil Ladungs- und Löschungskosten in Mark sich wesentlich billiger stellen als in Gold und Franken.

Über Neuanlagen von Siedlungs- und Umschlagshäfen zwischen Ruhr und Lippe. Die Regelung zukünftiger Verkehrsstraßen, Eisenbahnen, Wasserstraßen und Hafenanlagen zwischen Ruhr und Lippe liegt gegenwärtig mit in der Hand des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk. Der Bau neuer Wasserstraßen dürfte, wenn man von dem im Bau begriffenen Lippeseitenkanal Datteln-Wesel, der beabsichtigten Schiffbarmachung der Ruhr von Hagen bis zur Mündung und der geplanten Herstellung eines Industriekanals von der mittleren Ruhr zum Lippeseitenkanal absieht, in absehbarer Zeit im Ruhrbezirk kaum in Frage kommen. Die Festsetzung einer Linienführung würde dann auch wohl nur für den Industriekanal in Erwägung zu ziehen sein, da für Lippeseitenkanal und Ruhr die Linien gegeben sind. Die geplanten Wasserstraßenverbindungen vom Ruhrbezirk in nordöstlicher Richtung zur Nord- und Ostsee (Bremen, Hamburg, Lübeck) benutzen bis östlich des Dortmund-Ems-Kanals die bestehenden westdeutschen Kanäle und sollen erst dann als neu zu bauende Wasserstraßen eigene Wege gehen. Sie scheiden für die Linienfestlegung im Ruhrgebiet aus. Die Mitwirkung des Siedlungsverbandes würde zwischen Ruhr und Lippe vornehmlich bei der Neuanlage von Umschlags- und Siedlungshäfen, sowie bei der Erweiterung bestehender Hafenanlagen und dem Bau von staatlichen oder privaten Zubringerbahnen im Gebiete der westdeutschen Kanäle in Betracht kommen. Durch die Hilfe des Siedlungsverbandes würde es schon jetzt möglich sein, zukünftige Hafen- und Bahnanlagen durch Festlegung evtl. Abmessungen und Linienführungen zu sichern, wie gegenwärtig der Ausschuß für den Bau der neuen Bahnlinie Bochum—Lünen die Linienfestlegung beim Siedlungsverband beantragt hat. Bei der fortschreitenden Ansiedlung von Industrien an Wasserstraßen und der Ausdehnung des Bergbaues zur Lippe und darüber hinaus dürften in absehbarer Zeit sowohl an den bestehenden Kanälen als auch an dem im Bau begriffenen Lippeseitenkanal neue Siedlungs- und Umschlagshäfen entstehen. Die zunehmende Bebauung und Besiedlung des Industriegebietes dürfte es daher notwendig erscheinen lassen, daß Gemeinden, Berg- und Hüttenwerke, sowie Transport- und Speditionsgesellschaften die Gelegenheit ergreifen, um sich mit Hilfe des Siedlungsverbandes rechtzeitig die notwendigen Umschlags- und Siedlungshäfen oder den Ausbau bestehender Häfen und Hafenbahnen im Gebiete der Wasserstraßen festlegen oder sichern zu lassen. Bei Häfen, die erst kurz vor dem Kriege oder in der Kriegszeit fertig geworden sind, ist ein evtl. Ausbau vielfach in Erwägung gezogen worden, aber ohne sich eine Festlegung der Ausbaumöglichkeit zu sichern. Es ist bei manchen Häfen am Rhein-Herne-Kanal, Lippeseiten- und auch noch am Dortmund-Ems-Kanal jetzt eine Erweiterung möglich, die nach vollendeter Besiedlung des Gebietes vielleicht in Frage gestellt werden könnte. Das Beispiel der Gemeinde Voerde im Rheinland, die den Siedlungsverband mit der Aufstellung eines Planes für einen großen Umschlagshafen an der Mündung des Lippeseitenkanals betraut hat, und großer Zechen im Lippegebiet, die wie „Fürst Leopold" (Eisen- und Stahlwerk Hoesch) schon große Umschlagshäfen vorgesehen haben, zeigt, daß man sich rechtzeitig Gebiete sichern soll. Wohin in Zukunft der Hauptkohlenversand von den Zechen im Gebiete des Lippeseitenkanals — ob in westlicher Richtung zum Rhein oder in östlicher zur Weser und See — gehen wird, läßt sich noch nicht sagen. Auf jeden Fall dürfte der größte Kohlenversand von diesen Zechen wohl über den Wasserweg gehen, und der geplante Kanalbau vom Ruhrbezirk zu den Nord- und Ostseehäfen, der in letzter Zeit mehr in die Erscheinung tritt, weist für später auf einen zunehmenden Kohlenversand in östlicher Richtung hin.

Die neuen Kölner Hafen- und Industrieanlagen. Eine vom Oberbürgermeister der Stadt Köln, Dr. Adenauer, und vom Präsidenten der Kölner Handelskammer Dr. Hagen einberufene sehr stark besuchte Versammlung von führenden Männern des Kölner Wirtschaftslebens hat einmütig der sofortigen Inangriffnahme des Baues der großzügigen Hafen- und Industrieanlagen bei Köln-Niehl zugestimmt. Zunächst sollen 580 000 Quadratmeter oder rund ein Siebentel der ganzen Nutzfläche des Industriegeländes erschlossen, ferner der Bau eines Teiles des Handelshafens und der Gürtelbahn in Angriff genommen werden. Der Kapitalbedarf zu diesem ersten Bauabschnitt wird auf 225 Mill. Mk. veranschlagt und erfordert jährlich höchstens 2 Mill. Mk. Zuschüsse seitens der Stadt. Wie der Oberbürgermeister mitteilte, sind mit den Linke-Hoffmann-Werken A.-G. in Breslau und den Öl-Werken Stern & Sonneborn A.-G. in Hamburg, die seit Jahrzehnten in Köln Niederlassungen besitzen und diese sehr stark auszudehnen gedenken, bereits bindende Verträge über ihre Ansiedelung im neuen Kölner Industriegelände auf einer nutzbaren Fläche von mehr als 50 ha abgeschlossen worden. Die Stadtverordnetenversammlung wird sich bereits in den nächsten Wochen mit dieser Vorlage zu befassen haben. An der Annahme derselben ist kaum zu zweifeln.

Essen. Die Wasserbau- und Binnenschiffahrtsausstellung wird auch aus Holland beschickt werden. Vertreter der holländischen Regierung sowie der Städte Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht und Vlissingen beabsichtigen durch graphische Darstellung der holländischen Flüsse und Kanäle und der niederländischen Seehäfen das Interesse der deutschen Besucher auf diese Transportmöglichkeit zu lenken. Amsterdam und Rotterdam werden ihre Hafenanlagen im Bilde zeigen. Amsterdam hat für diesen Zweck bereits 700 Gulden bereitgestellt.

Dienststellen der Rheinpolizei. Die Niederrheinische Handelskammer Duisburg-Wesel mit dem Sitz in Duisburg-Ruhrort macht die an der Schiffahrt und dem Güterverkehr auf dem Rhein beteiligten Kreise auf das Bestehen und die Tätigkeit der Rheinpolizei aufmerksam.

Die Rheinpolizei ist eine Kriminalpolizei und in erster Linie berufen, die besonders in der Zeit nach dem Kriege hervorgetretenen Mißstände auf dem Strom, insbesondere die zahlreichen Diebstähle, Unterschlagungen usw. an Schiffsgütern, den Schleichhandel und den Schmuggel zu bekämpfen. Ihre Angestellten sind zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaften der für das preußische bezw. hessische Rhein- und Maingebiet zuständigen Landgerichte bestellt. Die Zentralstelle befindet sich in Coblenz beim Oberpräsidium. Ihr unterstehen drei Bezirke:

1. Rheinpolizeibezirk: Hochheim a. Main, Fernsprecher: Hochheim 63.
   Gruppe Rüdesheim, Fernspr.: Polizeiverwaltung Rüdesheim.
   Gruppe Eltville, Fernspr.: Polizeiverwaltung Eltville.
   Gruppe Oberwesel, Fernspr.: Polizeiverwaltung Oberwesel.
2. Rheinpolizeibezirk: Bonn a. Rhein, Fernsprecher: Bonn.
   Gruppe Coblenz, Fernsprecher: Coblenz 300.
   Gruppe Bonn, Fernsprecher: Bonn.
   Gruppe Köln, Fernsprecher: Köln.
3. Rheinpolizeibezirk: Duisburg-Ruhrort, Fernspr.: Nord 6649.
   Gruppe Benrath, Fernsprecher: Benrath 95.
   Gruppe Düsseldorf, Fernsprecher: Düsseldorf 4696.
   Gruppe Ürdingen, Fernsprecher: Ürdingen 11.
   Gruppe Duisburg-Ruhrort, Fernsprecher: Nord 6649.

Aus der Übersicht über das Ergebnis der Tätigkeit der Rheinpolizei in der Zeit vom 1. 10. 1920 bis 1. 10. 1921 sind verschiedene Einzelheiten als interessant hervorzuheben. So betrug z. B. die Gesamtzahl der in Ermittlungs- und Strafsachen getätigten Verhandlungen 2496. In der Bekämpfung der Diebstähle, Beraubungen und Unterschlagungen an Schiffsgütern wur-

den aus begangenen strafbaren Handlungen Waren im Werte von zusammen 6 213 200 Mark beschlagnahmt, die sämtlich entweder den Geschädigten zurückgegeben oder den Gerichtsbehörden zur Verfügung gestellt wurden. An Waren, welche dem Ein- bezw. Ausfuhrverbot unterliegen und verbotswidrig ein- und ausgeführt werden sollten, wurden für rund 104 Millionen Mark beschlagnahmt.

Die Niederrheinische Handelskammer Duisburg-Wesel legt es den betreffenden Kreisen nahe, sich bei vorkommenden Diebstählen usw. auf dem Strom an die oben aufgeführten Stellen der Rheinpolizei zu wenden.

Verzeichnis der für Rheinland und Westfalen zuständigen Konsulate. Um einem dringenden Bedürfnis des Wirtschaftslebens von Rheinland und Westfalen abzuhelfen, hat die Niederrheinische Handelskammer Duisburg-Wesel auf Grund einer besonderen Erhebung unter den ausländischen Gesandtschaften und konsularischen Vertretungen und auf Grund besonderer bei dem Auswärtigen Amt in Berlin und den beteiligten Regierungen getroffenen Feststellungen ein Verzeichnis der für Rheinland und Westfalen zuständigen ausländischen Konsulate nach dem heutigen Stand aufgestellt und in Druck legen lassen. Das Verzeichnis enthält genaue Angaben über die Anschrift der Konsularbehörde, Sitz, Fernsprecher und Telegrammschrift, den Namen und die Amtsbezeichnung des Vorstandes der Konsularbehörde und seines Vertreters, die Dienststunden der Konsularbehörde, die Sprechstunden des Vorstandes und seines Vertreters, die räumliche und sachliche Zuständigkeit, wobei die Behörde angegeben ist, die für die dem Amtsbereich einer in Rheinland-Westfalen ansässigen konsularischen Vertretung entnommenen Angelegenheiten zuständig ist und die oberste amtliche Vertretung der wirtschaftlichen Interessen der fremden Staaten.

Die Druckschrift wird voraussichtlich 26 Druckseiten umfassen. Ein fester Preis läßt sich heute mit Rücksicht auf die steigenden Druck- und Papierkosten noch nicht nennen. Er wird voraussichtlich 10 Mk. je Stück, ausschließlich Porto, betragen. Die Anschaffung des äußerst wichtigen Verzeichnisses wird den Industrie- und Handelskreisen sowie Behörden warm empfohlen. Da damit zu rechnen ist, daß das Verzeichnis bald vergriffen sein wird, ist baldige Bestellung bei der Geschäftsstelle der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort empfehlenswert.

Ein neuer Schleppdampfertyp auf dem Rhein. Oberhalb Basel werden seit einigen Tagen Versuchsfahrten vorgenommen mit dem soeben auf der Werft bei Augst fertiggestellten schweizerischen Rheindampfer „Zürich". Es sind die ersten Versuchsfahrten, die überhaupt mit einem Turbo-Seitenrad-Dampfer jemals in der Binnenschiffahrt aller Länder unternommen worden sind. Wohl ist der Turbinenantrieb seit Jahren auf kleinen und bis zu den größten Schraubendampfern eingeführt worden, es wurde jedoch bis heute nie versucht, einen Raddampfer mit Turbinen anzutreiben. Von außen sieht der Dampfer „Zürich" einem gewöhnlichen modernen Rheindampfer ähnlich, während das Innere des Maschinenraumes ein ganz neues und verändertes Aussehen gegenüber dem bisherigen Dampfertyp aufweist. Auf schweren Fundamenten ruht die Turbinenanlage, die eine Hochdruck- und eine Niederdruckturbine mit je einer Rückwärtsturbine umfaßt. In der Minute macht die Turbine in voller Fahrt 4500 Umdrehungen, die durch ein ganz in Öl schwimmendes, doppeltes Zahnradgetriebe auf 45 Umdrehungen resp. auf die Schnelligkeit der Wasserpaddeln heruntergesetzt wird. Die erste Versuchsfahrt ist durch die Firma Escher, Wyss & Cie., der Erbauerin der Turbine, unternommen worden, und hat dermaßen befriedigt, daß man sich durch die Anwendung der Turbine auch auf Seitenraddampfern große Vorteile versprechen darf, da gegenüber Schiffen mit Kolbenmaschinen gleich große Turbinenschiffe eine Mehrleistung aufzuweisen haben werden. Der ersten Fahrt, bei der mit dem Schiff auch auf seine Steuerfähigkeit hin alle möglichen Versuche angestellt worden sind, werden in den nächsten Tagen noch mehrere solcher Versuchtsfahrten folgen. Interessant wäre es, wenn diese Versuchsfahrten von Augst bis zum St. Johann-Hafen durchgeführt werden könnten; dies ist jedoch scheinbar nicht möglich, weil wegen der vier Brücken und dazwischen liegender Fährseile jeweils die Schornsteine halb oder ganz niedergelegt werden müssen, was auf die Dampfhaltung ungünstig einwirkt. V. K.

Lohnerhöhung des Schleppamtspersonals. Durch Verhandlungen mit den Arbeitnehmerverbänden sind die Löhne des Fahrpersonals wie folgt erhöht:

	v. 1. Febr.	1. März
a) Mindestwochenlohn:		
Dampfschiffsführer, Motorschleppschiffsführer u. Maschinisten	742 Mk.	796 Mk.
Motorboots- und Kahnschiffsführer	714 „	766 „
Heizer	686 „	736 „
Bootsleute	663 „	712 „
Schiffsjungen im 1. Jahre	260 „	280 „
Schiffsjungen im 2. Jahre	316 „	340 „
Schiffsjungen im 3. Jahre	372 „	400 „
b) Der Überstundenlohn:		
Schiffsführer, Motorbootsführer u. Maschinisten	13,05 Mk.	
Heizer und Bootsleute	11,60 „	
Schiffsjungen	8,10 „	
c) Vergütung für Nachtarbeit und		
d) Vergütung für Sonntagsarbeit:		
Schiffs-, Motorbootsführer u. Maschinisten f. d. Std.	16,20 Mk.	
Heizer und Bootsleute für die Stunde	14,40 „	
Schiffsjungen für die Stunde	9,45 „	

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 22. März. Im Ruhrbezirk war in der Berichtszeit die Nachfrage nach leeren Kähnen recht lebhaft. Obwohl die Schiffahrttreibenden bemüht sind, die eingehenden Erzkähne möglichst schnell zur Entladung zu bringen und die leeren Schiffe den Kohlen- und Zechenhäfen zuzuführen, kann doch gegenwärtig die Nachfrage nicht immer voll befriedigt werden. Man hofft, daß der Schiffsumlauf nach der Sperre bald so geregelt ist, daß genügend Leerraum für Kohlen- und Erzfrachten vorhanden ist. Die Zechen möchten nicht allein die tägliche Kohlenförderung zum Versand bringen, sondern auch einen großen Teil der Lagerbestände. Da die Eisenbahn noch weiter unter Wagenmangel leidet — es fehlen täglich noch 4—5000 angeforderte Wagen —, werden vorläufig die Bestände der Zechen nur langsam verladen werden können. Das Abschleppen der beladenen Schiffe in östlicher Richtung von Schleuse 7 und von Bergeshövede hat sich gebessert und gibt zu besonderen Klagen keinen Anlaß mehr.

Die in der vergangenen Woche einsetzende Verladung von Produkten der Eisenindustrie, besonders Schienen, war in der Berichtswoche etwas lebhafter. Das Eisen geht über Emden und ist für Spanien, Argentinien und nordische Länder bestimmt.

Die Ankunft schwedischer Erze in Emden war in der Berichtswoche mäßig, so daß die Eisenbahn beim Versand ausgeschaltet und die Mengen wasserseitig abgenommen und den Hüttenwerken zugeführt werden konnten.

In den nächsten Wochen wird nach den eingegangenen letzten Meldungen die schwedische Erzzufuhr nach Emden wesentlich stärker sein. Die Schiffahrttreibenden werden dafür Sorge tragen, daß entsprechend mehr Leerraum in Emden vorhanden ist, um die ankommenden Mengen rechtzeitig übernehmen zu können. In den Erzumschlagshäfen des Industriebezirks haben die Umschlagsbetriebe vollauf zu tun, da außer Erz von Emden auch noch von Rotterdam Schwedenerz eintrifft. Die Entladung der Kähne geht flott vonstatten, wie die von Woche zu Woche steigende Zahl der leer auslaufenden Kähne aus den einzelnen Häfen zeigt.

Der Wasserstand der Ems und in den Kanalhaltungen kann wieder als normal bezeichnet werden. Die Rückfrachten aus dem östlichen Kanalgebiet und von der Weser zum Westen haben sich in der Berichtswoche etwas gebessert. Genügende Zufuhren zu den Umschlagshäfen brachten bessere Rückfrachten aus den hannoverschen Häfen. Der Zementversand über den Wasserweg ruht noch.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund	49 (55)	46 (39)	95 (94)	35 (38)	3 (2)
Hamm i. W.	16 (17)	22 (18)	38 (35)	16 (17)	0 (0)
Münster i. W.	22 (13)	16 (26)	38 (39)	21 (13)	0 (0)
Wanne-West: Kohlenumschlag				45734 (43767)	t
Ost: Umschlag auf Schiff				714 (0)	t
Umschlag von Schiff					t
Zufuhr von Eisenbahn				1862 (1348)	t
Abfuhr zur Eisenbahn				959 (931)	t
Unser Fritz: Kohlen- und Koksumschlag				— (7733)	t
Hafen Nordstern: dto.				7030 (6060)	t

Schleuse Münster:

Südl. Richt.: 58 (57) Schleppzüge mit 80 (82) beladenen Kähnen mit 46614 (48116) t

Nördl. östl. Richt.: 56 (46) Schleppzüge mit 165 (143) beladenen Kähnen mit 81525 (74085) t

Dortmund, 22. März. Die Erzankunft in den hiesigen Häfen war auch in der Berichtswoche lebhaft. Die Erzkähne kamen wieder aus Emden und Rotterdam. Die Umschlagsbetriebe waren stark beschäftigt und der Verkehr auf den Hafenbahnen lebhaft. Da die Entladung der Erzschiffe flott vonstatten geht, so können den Kohlen- und Zechenhäfen nach und nach immer mehr leere Kähne zugeführt werden. Die Verladung an Eisen war in dieser Woche etwas besser. Es verkehrten in den Häfen 95 (94) Schiffe, von denen 49 (55) ein- und 46 (39) ausgelaufen sind. Beladen gingen 35 (38) Schiffe mit Erz usw. ein, sowie 1 (2) leerer Kahn. In derselben Zeit verließen 3 (2) beladene Kähne, sowie 31 (23) leere Kähne und 12 (14) Schleppdampfer den Hafen. Am 1. April soll der Tarif der Hafenkleinbahn nach Schüren abermals erhöht werden.

Hamm i. W., 22. März. Der Schiffsverkehr war während der Berichtszeit lebhaft. Angekommen sind 16 (17) Schiffe mit zusammen 7666 (8220) t Steinkohlen und Koks und ein (0) leeres

Schiff. Abgefahren sind 22 (18) leere Schiffe. Umgeschlagen wurden vom Wasser zusammen 7067 (9615) t Steinkohlen, Koks und Torf.

Münster i. W., 22. März. Der Schiffseingang hat in der Woche vom 13. bis 18. März zugenommen. Er bestand in einem leeren und 21 beladenen Kähnen, die folgende Lademengen einbrachten: 6131 (2120) t Kohlen, 361 (14 046) t Briketts, 219 (—) t Weizen, 172 (—) t Holz. Gesamtmenge 6886 (4018) t. Der Ausgang belief sich auf 16 leere Kähne. Die Umschlagsvorrichtungen, besonders die Kräne, waren vollauf beschäftigt. Der Sauger arbeitete nur einen Tag, die Elevatoren ruhten. Schleuse Münster. (Woche vom 13. bis 18. 3.) Zu Berg: 58 Schleppzüge mit 111 leeren und 80 beladenen Kähnen. Gesamtladung 46 614 t. Zu Tal: 56 Schleppzüge mit 1 leeren Kahn und 165 beladenen Kähnen. Gesamtladung 81 525 t.

Wanne i. W., 22. März. Die Berichtswoche brachte noch eine weitere kleine Steigerung des Kohlenumschlages. Der Bestand an Kahnraum ist in den letzten Tagen stark zurückgegangen, doch scheint sich der Zulauf wieder zu bessern. Es war möglich, wieder erhebliche Wagen vom Lager zu verfrachten. In den letzten Tagen haben sich eine größere Zahl beladener Kähne, besonders in westlicher Richtung, angesammelt, die auf Abschleppen warten. Am kommenden Sonntag wird daher auf dem Kanal geschleppt. Umgeschlagen wurden im Westhafen 45 734 (43 767) t Kohlen. Im Osthafen 714 (—) t. Zufuhr von der Reichseisenbahn 1862 (1348) t, Abfuhr 959 (931) t.

Hafen Nordstern, 22. März. Der Hafenumschlag in der Woche vom 13. bis 18. 3. 22 betrug 7030 (6060) t.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Hannover, 22. März. Die Kohlenzufuhr in der Woche vom 13. bis 19. 3. hat immer noch nicht die Höhe erreicht, wie in der Zeit vor dem Frost und dem Eisenbahnerstreik, obgleich die Zechenaufgabe nach dem Osten sehr gut ist. 56 (43) Kähne mit 23 209 (23 378) t liefen hier in den verschiedenen hannoverschen Häfen ein. Die Zufuhr an Rückladung hat sich dagegen gebessert. Der Ausgang an Schiffen betrug 42 (37) Kähne mit 10158 (4847) t.

Bremen, 22. März. In der Berichtswoche vom 12. bis 18. 3. fehlte es an Berg adung nach Oberweserstationen gänzlich, dagegen war eine Besserung im Ladungsangebot nach Kanal- und Rheinplätzen zu verzeichnen, da einige Erzdampfer zur Entlöschung kamen, für die eine Reihe Fahrzeuge Beladung finden konnte. Für Anfang nächster Woche wird ein Getreidedampfer auf der Weser erwartet. Im Talverkehr war der Umlauf der Kähne sehr flott. Kahnraum für Kohlenreisen war sehr gefragt. Die Abfertigung an den Zechen ging im allgemeinen gut vonstatten. Von der Oberweser ist der Verkehr gering. Der Wasserstand der Weser ging langsam zurück, von 3,20 m am 12. 3. auf 2.96 m am 18. 3. Mindener Pegel. Die Fahrzeuge können trotzdem voll abgeladen werden.

d) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E V.
für die Woche vom 11. März bis 17. März 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte

Schiffsfrachten in Mark je Tonne (also exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	110,—	108,—	—	147,—	145,—	163.—	161,—	—
b) Unterspree	116,80	—	—	153,80	—	169,80	—	—
2. Rohzucker in Säcken	—	111,—	159,—	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer Beladung	unter		1,40 m
20 %	„ „	„	„	1,30 „
30 %	„ „	„	„	1,20 „
40 %	„ „	„	„	1,10 „
50 %	„ „	„	„	1,00 „

Entgegen verschiedenen durch die Zeitung gegangenen Nachrichten ist die Schiffahrt voll im Gange, sind an keiner Stelle Behinderungen an den Schleusen und liegt überreichlicher Kahnraum in Cosel-Hafen und wartet ungeduldig auf Ladung. Auch beträgt die durch den Frachtenausschuß für die Oder am 4. d. M. festgesetzte Frachterhöhung für die Strecke Coselhafen—Berlin—Oberspree nicht 54, sondern 27 Mark je Tonne.

Der Kohlenumschlag in den oberen Häfen ist noch immer gering; er betrug in der Berichtswoche über 29 000 t gegenüber 16 000 t in der Vorwoche.

Der Wasserstand der Oder ist stark zurückgegangen, jedoch immer noch vollschiffig.

Die Breslauer Schleusen passierten in der Berichtswoche zu Berg 9 beladene, 143 leere, zu Tal 224 beladene Fahrzeuge.

Wasserstände:

Ratibor:	am 11 3 22	= 2.46 m	am 17. 3 22	= 1.70 m
Ransern oben:	„ 11. 3. 22	= 4,36 m	„ 17. 3. 22	= 4 80 m
unten:	„ 11. 3. 22	4,06 m	„ 17. 3. 22	= 3.12 m
Neiße i./Wartha	„ 11 3. 22	= +0.33 m	„ 17. 3. 22	= —0,02 m

e) Östliche Wasserstraßen.

Ostpreußen in Not. Die ostpreußische Presse erläßt gegen die drohende Abschnürung Ostpreußens von der Weichsel unter der Überschrift „Ostpreußen in Not! Schwerer Bruch des Versailler Vertrages" folgenden Aufruf:

Der Versailler Friedensvertrag sichert in Artikel 97 dem durch den polnischen Korridor vom übrigen Deutschland abgeschlosssenen Ostpreußen einen freien und ungehinderten Zugang zur Weichsel. Trotzdem hat am 13. März die interalliierte Grenzfestsetzungskommission die Grenze östlich des Stromes gelegt und eine Reihe von Dörfern auf dem östlichen Weichselufer zu Polen geschlagen und Deutschland selbst die bei der vorläufigen Grenzfestsetzung im Jahre 1920 noch belassene völlig unzureichende letzte Zugangsmöglichkeit zum Strom in Gestalt eines wenige Meter breiten Uferstückes bei Kurzebrack genommen. Die neue Grenze durchschneidet an vier Stellen den Damm, der die fruchtbare Marienwerder Niederung vor Überschwemmung schützt. Die Abtrennung der Provinz Ostpreußen von der Weichsel ist damit vollständig geworden, der Ring um die belagerte Feste geschlossen.

Wache auf, Deutschland, richte deinen Blick auf deinen letzten Außenposten jenseits der Weichsel. Die Entrüstung und der heilige Zorn über den Gewaltbruch des Versailler Vertrages durch die Grenzkommission flamme hoch empor. Die Stimme des ganzen deutschen Volkes aller Stände, Stämme und Parteien vereinige sich zu stärkstem Widerspruch gegen den Vertragsbruch, zu einem entschlossenen Nein, an dem weder das Gerechtigkeitsgefühl des neutralen Auslandes, noch der Botschafterrat und der Völkerbund vorübergehen können, auf daß unsere Regierung den Resonanzboden erhält für eine unbedingte Ablehnung des neuen Raubes an deutschem Land. H. M.

Ostpreußens Abschnürung von der Weichsel. Wie in Heft 5 dieser Zeitschrift mitgeteilt, hat sich am 21. Januar d. J. der Deutsche Reichstag mit dem östlichen Weichselufer beschäftigt, soweit die Provinz Ostmark in Frage kommt. Am Schlusse des Aufsatzes war gesagt, daß es hohe Zeit sei, das in der Weichselgrenze gefällte Urteil, wonach den Polen das östliche Weichselufer in einer Breite von 50 m zugesprochen worden ist, aufzuheben und das dadurch angerichtete Unheil zu beseitigen.

Was ist aber inzwischen geschehen? Am 13. März 1922 hat die interalliierte Grenzfestsetzungskommission mit allen gegen die deutsche Stimme wiederum entschieden, daß die Orte Johannisdorf, Außendeich, Neuliebenau, Kramershof und Kleinfelde mit ihren ganzen Gemarkungen, der Hafen von Kurzebrack, einschließ ich des bisher deutschen Zuganges zur alten Fährstelle und des Pregelhafens sowie der Polder an der Münsterwalder Weichselbrücke an Polen fallen. Im übrigen soll die Grenze zwischen Deich und Flüß 20 Meter westlich des Deiches verlaufen. Groß- und Klein-Wolz sollen polnisch bleiben.

Gegen diesen Beschluß hat der deutsche Kommissar alsbald Widerspruch erhoben und erklärt, daß man diese Grenzlinie Deutschland wohl aufzwingen könne, daß aber weder er noch seine Regierung sie annehme.

Als dieser Beschluß der interalliierten Verteilungskommission in dem gerade tagenden ostpreußischen Provinziallandtage am 18. März 1922 bekannt wurde, nahm er nach längerer Aussprache, in der die Redner sämtlicher Parteien gegen diesen Rechtsbruch Stellung nahmen, folgenden Protest an, der an den Reichskanzler und an den Minister des Äußern inzwischen abgegangen ist: „Der ostpreußische Provinziallandtag erhebt den schärfsten Einspruch gegen die von der interalliierten Grenzfestsetzungskommission am 13. d. M. vorgenommene, dem Friedensvertrage zuwiderlaufende Festsetzung der Weichselgrenze. Er verlangt, daß die Reichsregierung die Anerkennung dieser ungerechten Entscheidung ablehnt." —

Zum Vorgange selbst sei folgendes angeführt: Am 20. August 1920 hatte die Botschafterkonferenz entgegen den Festsetzungen

des Versailler Friedensdiktates die vorgenannten Ortschaften usw. den Polen zugesprochen. Gegen diese Entscheidung war von deutscher Seite sofort Einspruch erhoben worden, so daß eine Sachverständigenkommission mit der abermaligen Prüfung der Angelegenheit betraut wurde. In dieser Kommission stellten sich die englischen und italienischen Vertreter auf den deutschen Standpunkt, der denn auch in der Hauptsitzung dieser Kommission am 21. Januar 1921 durchgedrungen war.

Die Polen boten nun alles auf, um trotzdem eine abermalige Entscheidung der Botschafterkonferenz zu ihren Gunsten herbeizuführen. Die deutsche Regierung legte im Oktober und Dezember 1921 in zwei Denkschriften nochmals das Unrecht der früheren Entscheidung dar, und trotzalledem hat am 13. März d. J. die Grenzfestsetzungskommission die erste Entscheidung bestätigt.

Die deutsche Regierung hat selbstredend abermals Einspruch erhoben und insbesondere beantragt, die Übergabe der fünf Weichselorte, die bereits am 31. März 1922 stattfinden sollte, hinauszuschieben, da inzwischen deutsche und polnische Sachverständige eine nochmalige Nachprüfung der Sache am 27. Februar begonnen haben.

Man kann nun gespannt sein, ob der erbetene Aufschub bewilligt und eine nochmalige Entscheidung zugestanden wird.

In Thorn will bekanntlich die große englische Firma Vickers eine Schiffbauwerft errichten. Ob dieser Plan bei der Entscheidung einen Einfluß ausgeübt hat? H. M.

Ausbau des ostpreußischen Kanalsystems. Vom Verkehrsausschuß des preußischen Landtages wurde ein Antrag einstimmig angenommen, worin die Staatsregierung ersucht wird, mit der Reichsregierung wegen Herstellung einer Schiffahrtsrinne von vier Meter Tiefe zum Elbinger Hafen und wegen weiteren Ausbaus des oberländischen Kanals einschließlich seiner Verlängerung bis Allenstein in Verbindung zu treten.

f) Ausland.

Belgien und die Rheinschiffahrt bis Basel. In Belgien soll ein großes Konsortium zur Aufnahme des Rheinschleppverkehrs von Antwerpen und Gent nach Ruhrort, Straßburg und Basel im Gründen begriffen sein. Die Initianten, Antwerpener Reeder und Verfrachter, hätten sich an die belgische Regierung gewendet, um die Bedingungen zu erfahren, unter welchen diese die Schleppdampfer verkaufe oder sonst abtrete, die bisher den Schleppdienst zwischen Antwerpen, Gent und Dortrecht versahen, sowie die Rheindampfer, die sich in der Gegend von Lüttich befinden. Es handelt sich also im Grunde genommen um eine Übernahme des bisherigen staatlichen Betriebes der „Transports par eaux intérieures" durch eine private Gesellschaft. Auch die belgisch-französische Gruppe, die über rund 180 000 t Rheinkähne verfügt, soll sich der Kombination anschließen. V. K.

Die große Wasserstraße von Venedig nach Mailand. Auf Veranlassung der Vertreter der Provinzial- und Gemeindeverwaltungen von Mailand, Bergamo, Brescia, Como, Mantua, Cremona, Rovigo und Venedig hat in Brescia in Anwesenheit einiger Generäle und Admiräle eine Besprechung des Projekts einer Wasserstraße von Venedig nach Mailand stattgefunden. Diese interprovinzionale Tagung hat das technische Projekt für einen Brescia-Bergamasker-Kanal eingehend besprochen und ihm zugestimmt. Es wurde beschlossen, das Initiativkomitee zu unterstützen und alles zu tun, um das Projekt möglichst bald seiner Verwirklichung entgegen zu führen. V. K.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder.

Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vergl. Heft 6, Seite 97) als Mitglieder neu beigetreten:

Körperschaftliches Mitglied.

Neckar-Aktiengesellschaft, Stuttgart, Herdweg.

Einzelmitglieder.

Laas, W., Prof., Lehrstuhl für den praktischen Schiffbau an der Technischen Hochschule Charlottenburg 2, Berliner Straße.

Momber, Regierungs- und Baurat, Vorstand des Talsperrenamtes zu Goslar, Marstallstraße 1.

F. Heigl, Chef der Presseabteilung des Main-Donau-Stromverbandes, München, Prinzregentenstr. 7.

Gelinsky, Oberbaurat, Coblenz, Sebastian Bachstr. 27.

Langen, Strombaudirektor, Coblenz, Goethestr. 2.

(Anmerkung: Seit dem 1. Januar d. J. sind unserm Verein 17 Einzelmitglieder und 12 körperschaftliche Mitglieder neu beigetreten.)

Aus verwandten Vereinen.

Ausschußsitzung des Spediteurvereins für den Rhein und für die westdeutschen Kanäle.

Der Verein hielt vor einigen Tagen eine Ausschußsitzung ab, in der zu wichtigen, das rheinische Binnenhäfenspeditionsgewerbe berührenden Frage Stellung genommen wurde. U. a. wurde eingehend erörtert die Frage der Umgestaltung der Verwaltung der D.-Ruhrorter Häfen, die Frage der Ablenkung des Verkehrs vom Rhein und der Einführung von Wasserumschlagstarifen. Der Verein, der schon seit einiger Zeit in dieser Angelegenheit tätig ist, wird auch weiter die Frage aufmerksam verfolgen und geeignetes Material sammeln, das die Notwendigkeit solcher Vorzugstarife begründet. Des weiteren befaßte sich der Verein mit einer Vorlage über die Bildung von Beiräten für die Reichswasserstraßen. Hierzu nahm er die Stellung ein, daß die Zusammenlegung des Wasserstraßenbeirats zu Münster mit dem zu Hannover zu einem Mittellandkanal-Wasserstraßenbeirat nicht zweckmäßig erscheine, ferner, daß die Bezirkswasserstraßenbeiräte nicht nur eine beratende, sondern in gewissen Fällen, namentlich in Fragen der Tarife und der Einreihung von Gütern in Tarifklassen, eine beschließende Befugnis bekommen müßten und schließlich, daß die Vertreter der Spedition nicht wie in der Vorlage vorgesehen ist, von den Landesregierungen ernannt, sondern den zuständigen Fachverbänden das Wahlrecht hierzu eingeräumt werden müsse. Ferner müßte für eine angemessene Vertretung des Binnenhafenspeditionsgewerbes in den Wasserstraßenbeiräten Sorge getragen werden. Der Ausschuß nahm Kenntnis von den Plänen, die auf eine Neuregelung der örtlichen Bestimmungen und Gebühren der Deutschen Reichsbahn abzielen. Wegen der besonders in letzter Zeit zu beklagenden Mißstände im Eisenbahngüterverkehr, durch die vor allem das Hafenumschlagsgewerbe in starke Mitleidenschaft gezogen wird, wird sich der Verein nochmals mit der Eisenbahnverwaltung in Verbindung setzen und durch mündliche Verhandlungen eine Besserung zu erreichen suchen.

Aus dem geschäftlichen Leben.

Kriegswirtschaftliche Oderschleppgemeinschaft G. m. b. H., Breslau. Die Vertretungsbefugnis des Liquidators Otto Lange ist beendet, die Firma ist erloschen.

Krückau-Werft G. m. b. H., Hamburg. Gegründet am 16. Februar 1922 mit 20 000 Mk. Stammkapital bei 5000 Mk. Sacheinlage. Geschäftsführer H. P. Chr. Kruse in Besenbeck und Heinrich Minke in Altona.

Frachtschiffervereinigung, G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Gegründet am 11. Februar 1922 mit 980 300 Mk. Stammkapital. Geschäftsführer Wilhelm Kammann.

Elmshorner Dampfschleppschiffahrt-A.-G., Elmshorn. Laut Beschluß vom 30. Dezember 1921 ist das Grundkapital um 80 000 Mk. zum Kurse von 200 % auf 240 000 Mk. erhöht worden.

Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Köln. Laut Beschluß vom 30. Januar 1922 hat eine Erhöhung des Grundkapitals um 3458 Aktien zu 1200 Mk. auf 6 000 000 Mk. stattgefunden.

Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim. Herr Karl Hagenbucher schied aus dem Aufsichtsrat; in denselben wurden gewählt: Ministerialrat Dr. Karl Steinbrenner-Karlsruhe, Mühlenbesitzer Eugen Werner-Mannheim, Dr. Ernst Wecker-Heilbronn.

Friedr. Krupp A.-G., Essen. Am 19. Dezember 1921 wurde beschlossen, das Grundkapital um bis zu 250 Mill. Mk. zu erhöhen. Die Erhöhung ist zunächst um 100 Mill. Mk., ausgegeben zu 106 %, auf 350 Mill. Mk. erfolgt. Die neuen Aktien sind Vorzugsaktien.

Schleppschiffahrt auf dem Neckar, Heilbronn. Das Grundkapital ist laut Beschluß vom 21. Dezember 1921 um 1 800 000 Mark, begeben zu 250 %, auf 3 600 000 Mk. erhöht worden.

Reederei der Saaleschiffer A.-G., Halle a. Saale. Das Grundkapital ist durch Beschluß vom 12. November 1921 um 365 000 Mk. auf 600 000 Mk. erhöht.

Für das Geschäftsjahr 1921 wurde nach 100 000 Mk. Abschreibungen ein Reingewinn von 176 Mk. verzeichnet.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau. Der Beschluß vom 15. Februar auf Erhöhung des Grundkapitals um 5 Mill. Mk., auszugeben mit 120 %, auf 9 Mill. Mk. ist durchgeführt.

Schiffswerft Unterelbe, A.-G., Wewelsfleth a. d. Stör. Direktor Paul Bauer in Hamburg ist als weiteres Vorstandsmitglied eingetreten.

Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank A.-G., Hamburg. Für 1921 hat sich ein Reingewinn von 792 146 Mk. ergeben.

Elbe-Dampfschiffahrts-A.-G., Hamburg. Die Gesellschaft verzeichnete für 1921 einen Reingewinn von 189 645 Mk., und zahlte auf 800 000 Mk. Kapital 20 % Dividende.

Die Gesellschaft verzeichnet per 31. Dezember 1921 nach 347 416 Mk. Abschreibungen einen Reingewinn von 572 348 Mk. Die Dividende beträgt 15 % von 3 Mill. Mk.

Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Minden i. Westf. Der Reingewinn für 1921 stellte sich nach 2 771 751 Mk. Abschreibungen und Ausbesserungen auf 684 599 Mk. Die Dividende beträgt 18 % von 2 800 000 Mk. Kapital.

Wilhelm Bruch, Kanalbau-A.-G. in Liqu., Berlin. Der Liquidationsverlust für Ende 1921 stellte sich auf 2 496 040 Mk.

Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G., Bochum. Für 1921 wird eine Dividende von 20 % gezahlt. Die Abteilung Nordseewerke in Emden steht mit 6 596 648 Mk. zu Buche.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		7. 3. cm	8. 3. cm	9. 3. cm	10. 3. cm	11. 3. cm	12. 3. cm	13. 3. cm	14. 3. cm	15. 3. cm	16. 3. cm	17. 3. cm	18. 3. cm	19. 3. cm	20. 3. cm	21. 3. cm	cm
Memel	Tilsit	599	651[6])	600[6])	591[6])	581[6])	574[7])	569	562	556	544	534	524	517	503[6])	—	—
Pregel	Insterburg	418[6])	405[7])	373	362	344	310	290	267	240	210	187	153	123	104	—	—
Weichsel	Thorn	474	456[6])	432[7])	398	—	381	377	382	381	365	360	351	334	321	—	—
Oder	Ratibor	291	282	276	255	246	246	224	198	182	180	170	162	153	144	145	—
„	Breslau	—38	—8	—2	—54	—38	—52	—68	—68	—86	—96	—74	—88	—94	—102	—114	—
„	Krossen	273	267	261	250	247	246	239	233	227	216	211	200	187	273	167	—
„	Frankfurt	264	270	264	255	248	240	234	228	—	213	203	196	188	176	166	—
Warthe	Landsberg	165	173	166	186	193	196	201	208	212	214	214	207	198	187	180	—
Netze	Vordamm	116	119	100	114	113	112	111	104	86	63	48	41	55	70	55	—
Elbe	Dresden	112	111	84	73	50	4	—8	—36	—50	—58	—70	—90	—98	—114	—	—
„	Barby	434	424	411	406	395	378	360	333	305	276	254	238	223	207	193	—
„	Magdeburg	350	347	331	327	322	306	292	270	242	216	195	175	—	151	138	—
„	Wittenberge	397	384	403	401	395	388	384	370	367	350	331	308	288	273	—	—
Saale	Grochlitz	298	270	256	246	232	214	204	184	170	162	154	148	140	136	—	—
Havel	Spandau*)	115	118	121	119	116	112	122	120	114	107	104	108	112	110	109	—
„	Rathenow*)	90	95	84	98	106	107	108	108	110	112	118	120	126	124	126	—
Spree	Spremberg*)	118	110	100	104	100	105	100	90	89	90	90	88	88	86	86	—
„	Kersdorf*)	244	240	251	251	253	—	259	256	256	257	255	256	247	248	247	—
Weser	Münden	334	306	347	299	281	282	246	249	238	227	216	208	201	181	202	—
„	Minden	436	414	410	410	400	364	354	348	338	314	308	229	290	280	276	—
Rhein	Maximiliansau	451	446	441	440	454	469	458	448	442	439	435	432	426	—	—	—
„	Caub	278	270	280	272	260	253	261	255	246	230	225	218	212	208	208	—
„	Cöln	343	323	309	313	311	302	293	285	269	251	235	224	215	204	—	—
Neckar	Heilbronn	107	85	80	83	80	75	82	84	70	65	75	60	53	68	105	—
Main	Hanau	300	318	308	303	294	292	285	294	284	303	293	286	278	278	—	—
Mosel	Trier	146	143	174	—	178	155	136	124	110	103	95	88	85	79	—	—

*) Unterpegel. — Eisberichte: [1]) Grundeis, [2]) Grundeistreiben, [3]) Treibeis, [4]) Eistreiben, [5]) Eisstand, [6]) Eisgang, [7]) eisfrei.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.

(Gegründet 1853.) * Telephon: Amt Nord 3631, 3632. * Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	1785
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	1075
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—
Dampfschiff.-Ges. Neptun	1300
Dampfschiff.-Reederei Horn	—
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	588
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	570
Deutsche Ostafrika-Linie	576
Emder Reederei	360
Flensburger Dampfer-Comp.	1180
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	740
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	510
Hamburg-Bremen-Afrika	480
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	675
Hansa Dampfschiffahrt	452
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	690

Name	Kurs:
Neue Dampfer-Comp., Stettin	—
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1625
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Norddeutscher Lloyd	393
Ocean-Dampfer Flensburg	835
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	477
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	1450
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	369
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	780
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	1800
Schles. Dampfer-Comp.	625
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	673
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1650
Ver. Elbeschiff.-Ges.	920
Woermann-Linie	517

Bücherbesprechung

Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die Volkswirtschaft und deren Wiederaufbau. Von Dr. Hugo Danner. Selbstverlag des Verfassers: Berlin, Kantstraße 140. Preis 15 Mark.

Ein kleines, aber inhaltsreiches und temperamentvoll geschriebenes Büchlein beschert der Verfasser den deutschen Verkehrs-Interessenten. Es wird unseres Wissens zum ersten Male der Versuch unternommen, die grundlegende Bedeutung der Binnenschiffahrt im Rahmen der Verkehrswirtschaft in ihren Beziehungen zur allgemeinen Volkswirtschaft systematisch darzustellen. Nachdem der Wasserverkehr während des Krieges an Bedeutung ungeheuer gewonnen hat und inzwischen Wasserstraßen wie Eisenbahn auf das Reich übergegangen sind, traten mannigfache neuartige Beziehungen zwischen Schiffahrt und Eisenbahn zutage, die beide Verkehrsmittel zum Nachteil der Verkehrswirtschaft oft in Gegensatz setzten. Die Möglichkeit, den Wettbewerb beider Verkehrsmittel in eine zweckmäßige gegenseitige Ergänzung umzuwandeln, legt der Verfasser eingehend dar und stützt sich dabei auf sein reiches volkswirtschaftlich-statistisches Wissen und Erkennen und seine Erfahrungen, die er als Referent des Reichsausschusses für die deutsche Binnenschiffahrt — also an der geeignetsten Stelle — gesammelt hat. Nicht nebeneinander oder gegeneinander, sondern miteinander und ineinander müssen Eisenbahn und Binnenschiffahrt wirken. Daß dies möglich ist, setzt Danner überzeugend auseinander. Zunächst stellt er die Wasserstraßen und ihren Verkehr vom allgemeinen kulturellen und wirtschaftspolitischen Standpunkt als die wahrsten Lebensadern des Wirtschaftslebens dar; sodann begibt er sich auf das Gebiet der Statistik. Er setzt die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn zu der der Binnenschiffahrt in Beziehung und kommt auf Grund seiner Darstellungen zu einer Reihe anregender und für die Zukunft der deutschen Verkehrspolitik beachtlicher Vorschläge, die er in seinem dritten Teil des näheren ausführt und in ihren wirtschafts-, verkehrs- und kulturpolitischen Folgerungen auseinanderlegt.

Die Verwertung des statistischen Materials erfolgt aus dem Gesichtspunkt des Ineinandergreifens der beiden Groß-Verkehrsmittel — Eisenbahn und Binnenschiffahrt. Und dem gibt auch die Entwicklung recht. Es ist das Verkehrsministerium gegründet worden mit den Ressorts der Eisenbahn und der Wasserstraßen. Während aber bis dato die Eisenbahn Reichsbetrieb ist, ist es die Binnenschiffahrt nicht. Während also die Eisenbahnabteilung des Verkehrsministeriums Finanzverwaltungsstelle ist, ist die Wasserstraßenabteilung lediglich eine Einrichtung zur Förderung und Unterstützung des Verkehrs auf den deutschen Wasserstraßen. Hieraus ergeben sich die Aufgaben der Wasserstraßenabteilung des Verkehrsministeriums, deren Bedeutung die Abteilung auch erkannt hat. Als bestbewährter und in normalen Zeiten billigster Träger des Massenverkehrs von und zum Meere muß die Binnenschiffahrt durch tarifarische Maßnahmen der Eisenbahn unterstützt werden; denn in den meisten Fällen haben wir einen gemischten Bahn-Wasser-Verkehr. Die Möglichkeit des Zusammenwirkens von Eisenbahn und Binnenschiffahrt ist dadurch garantiert, daß beide Groß-Verkehrsmittel unter einheitlicher Leitung des Reichsverkehrsministeriums stehen. Der Verfasser verlangt vom Ministerium eine großzügige Wasserstraßenpolitik; er fordert den Ausbau von Kanälen — Rhein-Donau, Mittelland-, Oder-Donaukanal. Er stellt die Verkehrspolitik in das Wiederaufbauprogramm ein. Im weiteren Sinne ist ihm die Verkehrspolitik nur eines der Mittel der Kulturförderung, und zwar in erster Linie der nationalen. Mit Recht verweist er auf die französische Wasserstraßenpolitik und ihre werbende Kraft. Frankreich hat im vorigen Jahrhundert mit seinen Bestrebungen, Elsaß-Lothringen durch Herstellung ausgezeichneter Wasserwege an sich zu ketten, besten Erfolg gehabt. Nicht nur wirtschaftlich wurde dadurch das Gebiet an Frankreich gefesselt, sondern im höchsten Maße auch kulturell. In einer Eingabe, die die Oderschiffahrts-Interessenten vor Jahresfrist gelegentlich der Mittelland-Kanal-Frage an den Verkehrsminister richteten, ist auch darauf hingewiesen worden, in wieviel höherem Maße aller Wahrscheinlichkeit nach das oberschlesische Industriegebiet sich auch kulturell als rein deutsches Gebiet fühlen könnte, wenn der Wasserweg bis in das Herz Oberschlesiens hineingeführt hätte! Die reichen historischen Kenntnisse des Verfassers bringen für diese Auffassung der werbenden Kraft der Verkehrspolitik nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in kultureller Hinsicht anschauliche Beweise. Die zuverlässigen, statistischen Angaben, die geschickt verwertet sind, bieten jedem Volkswirt und jedem Beamten, der sich mit der Frage der Binnenschiffahrt zu befassen hat, vor allem aber jedem Praktiker, der in der Verkehrswirtschaft steht, reiches Material und Anregung, Stellung zu finden zu der unsere Zeit lebhaft bewegenden Frage des Verhältnisses von Binnenschiffahrt zur Eisenbahn. Nur, wenn beide Groß-Verkehrsmittel ineinandergreifend sich ergänzen, können unsere deutschen Verkehrs-Institutionen soviel zum Wiederaufbau Deutschlands beitragen, als Möglichkeiten in ihnen ruhen.

Breslau. Rechtsanwalt Dr. Schneider.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, herausgegeben von Dr. Ernst Esch, Direktor des Instituts für Verkehrslehre Köln. Heft 1. Oskar Müller Verlag Köln.

Der Grundgedanke, der der Schöpfung des Instituts für Verkehrslehre zu Grunde lag, d. h. die Notwendigkeit unserer Verkehrswirtschaft mehr wie bisher durch wissenschaftliche Grundpfeiler zu stützen, findet in der Herausgabe der neben der Institutswochenschrift „Der Verkehr" erscheinenden oben genannten Zwei-Monatsschrift wieder beredten Ausdruck. Das erste, heute uns vorliegende Heft bringt drei der vom Institut für Verkehrslehre im vergangenen Winter veranstaltete Vorträge in vertiefter Darstellung weiteren Kreisen zur Kenntnis. Voran steht der von Prof. Kuske, des Inhabers des einzigen Ordinariats für Wirtschaftsgeschichte an deutschen Hochschulen, über „Die Bedeutung des Verkehrs für die weltwirtschaftliche Entwicklung." Als die treibende Kraft wird speziell für die Neuzeit die Schiffahrt erkannt, deren Wandlungen (insbesondere der Massengut-Tendenz) im 19. Jahrhundert eine umfassende Darstellung gewidmet ist. Weiterhin wird die intensivierende Wirkung der Eisenbahn behandelt. Die Darstellung der Bedeutung des Eigenbedarfs der Verkehrsmittel auf die Weltwirtschaft lenkt bereits zu dem zweiten Artikel über, den Geheimrat Prof. Dr. Thiess über „Neue überseeische Erschließungsbahnen vom Standpunkt der deutschen Exportpolitik aus" schrieb. An dem Beispiel Ostasiens, an dessen verkehrswirtschaftlicher Erschließung Geheimrat Thiess selbst hervorragenden Anteil genommen hat, weist er nach, welche bedeutenden Aussichten der deutschen Verkehrsmittelindustrie noch in Übersee gegeben sind. Insbesondere wird betont, daß diese Aussichten infolge der politischen Schwäche Deutschlands größer sind wie vor dem Krieg, da die betreffenden Staaten ihre Aufträge eher einem rein wirtschaftlich denkenden Belieferer übergeben werden, als den heutigen Weltmächten, die mit ihren wirtschaftlichen Leistungen zugleich politische Forderungen verbinden. Es weht in diesem Artikel ein Zug nach der alten Größe Deutschlands in Übersee. Um so eindrucksvoller wirkt die Darstellung, die Privatdozent Dr. Tuckermann von den „Verkehrsgeographischen Änderungen in den europäischen Eisenbahnsystemen seit den politischen Umwälzungen" gibt. Die Zerschlagung der mittel- und osteuropäischen Netze, ihre Aufteilung in eine Reihe mittelgroßer und Klein-Staaten, die Benachteiligung der alten Zentralmächte durch die Zerreissung ihres Gebiets und die Wegnahme bedeutender Knotenpunkte finden hier eine tiefgründige Darstellung, der sich die Betrachtung der Versuche der Ententeländer, wichtige Verkehrswege durch Europa umzulegen, anschließt. Den Beschluß des Heftes machen einige Buchbesprechungen, so des neuesten größeren Rheinschiffahrtswerkes des Franzosen Haelling „Le Rhin", der Schrift von Dr. Kürbs „Das Speditionsgeschäft", der Senckpiehlschen „Kostbarkeiten im Frachtrecht", sowie der 2. Auflage des Rheinschiffahrtslexikons.

Die Geschlossenheit dieses Heftes ruft einen günstigen Eindruck hervor und gibt der Hoffnung Raum, daß auch die künftigen Veröffentlichungen des Instituts die systematische Behandlung des Verkehrs fördern werden. Gerade als Einleitung zu der neuen Zeitschrift ist die Wahl der Beiträge als eine überaus günstige zu bezeichnen. In farbenreichem Gemälde schildert Kuske die Entwicklung des Verkehrs bis auf den heutigen Tag, Thiess wirft Blicke in eine wiederaufstrebende Zukunft, während Tuckermann die ganze Schwere unserer heutigen verkehrswissenschaftlichen Lage zur Darstellung bringt. Auf der Grundlage dieses ersten Heftes wird man mit Spannung den folgenden entgegensehen können, die eine Spezialisierung der Probleme bringen werden. Insbesondere soll die neue Zeitschrift einen Wissenschaftszweig pflegen, der bislang noch allzusehr vernachlässigt worden ist, die Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs. Die Verschiedenheit der Erscheinungsformen des Verkehrs wird auch in den nächsten Heften zum Ausdruck kommen, für die beispielsweise Artikel über den heutigen Stand der Reichseisenbahn, des Betriebes der Stadtrohrposten, der Haftpflichtfrage der Verkehrsunternehmen, der Problematik der Binnenschiffahrt vorgesehen sind. Alles in allem: Das Institut für Verkehrslehre scheint auch durch diese Publikation auf dem Weg seine Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben zu erweisen. Der Beginn der „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft" gibt uns Anlaß, ihr eine möglichste Verbreitung und dem Institut weitere Erfolge zu wünschen.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 8
15. April

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 60 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 3 Mark
Sonder-Hefte 6 Mark

Anzeigen kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 3,00

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg 2, Kantstraße 140,* zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, Charlottenburg 2, Kantstr. 140,* Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an *die Expedition, Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Die Eröffnung der Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung in Essen. S. 119. — Rede zum Gedächtnis des † Ministerial- und Oberbaudirektors a. D. Dr. ing. Leo Sympher. S. 121. — Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. S. 124. — Kleine Mitteilungen. S. 125. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 130. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 133. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 133. — Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie. S. 134. — Patentbericht. S. 134.

Die Eröffnung der Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung in Essen.

Am Freitag, den 30. März fand in Essen die feierliche Eröffnung der Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung statt. Vertreter fast sämtlicher mit der Binnenschiffahrt und Wasserwirtschaft in amtlicher Verbindung stehender Behörden waren erschienen, ferner zahlreiche Industrielle, Volksvertreter, Interessenten der Binnenschiffahrt und Pressevertreter, im ganzen eine nach Hunderten zählende Versammlung.

Regierungs- und Baurat Skalweit eröffnete die Ausstellung und sprach allen denen, die zum prächtigen Gelingen der Ausstellung beigetragen hatten, seinen Dank aus. Die Ausstellung könne natürlich kein erschöpfendes Bild geben von der deutschen Binnenschiffahrt in allen ihren Auswirkungen, sie beschränke sich in der Hauptsache auf die Darstellung des Wasserbaues im Dienste der Binnenschiffahrt. Ein wesentlicher Zweck der Ausstellung sei der Hinweis auf die unbedingte Notwendigkeit des Ausbaues des deutschen Wasserstraßennetzes, der mit dem Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft in engster Verbindung stehe. Diese großen Wasserstraßenpläne sollen der Industrie und dem Handwerk in den bevorstehenden schweren Tagen die unbedingte notwendige Beschäftigung geben, sie sollen dem Arbeiter Brot und Arbeit verschaffen, unser Verkehrswesen kräftigen, den Absatz der heimischen Erzeugnisse erleichtern, den Bezug unentbehrlicher fremder Bedarfsartikel verbilligen, dem Handel und der Schiffahrt neue Bahnen weisen, der deutschen Wirtschaft neues, frohes Leben einflößen zum Segen des großen Vaterlandes. Nach diesen Begrüßungsworten übergab der Redner die Ausstellung der Fürsorge der Stadt Essen.

Staatssekretär Dr. Kirschstein als Vertreter des Reichsverkehrsministeriums überbrachte die herzlichen Glückwünsche des Reichsverkehrsministers Gröner, der es aufrichtig bedauere, wegen geschäftlicher Ueberlastung der Eröffnung der Ausstellung fernbleiben zu müssen, zu der er gern erschienen wäre, selbst auf die Gefahr hin, Vorwürfe über seine Tarifpolitik hören zu müssen. Der Staatssekretär verlas hierauf ein soeben eingegangenes herzliches Begrüßungstelegramm des Ministers an den Oberbürgermeister Dr. Luther und führte dann aus, daß das Wasserstraßenwesen seit dem 1. April 1921 Reichssache geworden sei. Den Ländern sei die Abgabe ihrer Zuständigkeit an das Reich nicht leicht gefallen, sie hätten diesen Verlust vielleicht noch schmerzlicher empfunden als die Abgabe der Eisenbahnen, da die Wasserstraßen noch enger als diese mit den einzelnen Ländern verknüpft seien. Die Neuregelung verbinde aber das Reich und die Länder und festige das gelockerte Reichsgefüge durch ein neues Band. Das Reichsverkehrsministerium widme sich den neuen Aufgaben mit lebhaftem Eifer. In erster Linie habe es sein Interesse den bedeutsamen süddeutschen Kanalplänen, die eine Verbindung zwischen dem Rhein und der Donau erstreben, zugewandt. Die Förderung dieser Pläne sei auch aus innerpolitischen Gründen notwendig gewesen, denn es handele sich hier um Aufgaben, deren Erfüllung im deutschen Süden die Freude am Reiche vertiefe. Die Verwirklichung bringe auch eine gerechtere Verteilung der Lasten, die früher sehr ungleichmäßig verteilt waren. Die besten Erfolge seien zu erzielen durch ein verständnisvolles Zusammenarbeiten des Reiches und der Länder. Dieses Zusammenarbeiten sei gewissermaßen eine Ehe. Jede Ehe bedeute jedoch einen gewissen Zwang, und dieser Zwang habe auch zwischen dem Reich und den Ländern zunächst Hemmungen und Störungen verursacht. Trotzdem lasse die bisherige Arbeit erkennen, daß die gemeinsame Tätigkeit auch das Gemeinschaftsgefühl in dieser Ehe stärken werde, und daß dadurch die deutsche Binnenschiffahrt kräftig würde gefördert werden. Auch im deutschen Norden seien wichtige wasserwirtschaftliche Aufgaben zu lösen. Er erinnere hierbei besonders an die Vollendung des Mittellandkanals und den Ausbau des Lippe-Seitenkanals. Seine besondere Freude äußerte der Staatssekretär darüber, daß die Ausstellung gerade in Essen stattfinde. Die Stadt Essen sei der Brennpunkt des Industriegebiets, und das Industriegebiet müsse als das Herz des deutschen Wasserstraßenverkehrs bezeichnet werden. 80 Prozent des deutschen Binnenschiffahrtsverkehrs hätten ihren Ausgangs- oder Endpunkt im rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Gerade für das Industriegebiet seien die Wasserstraßen von eminenter Bedeutung. Die Wasserstraßen dienten nicht nur dem Vorteil der Bergwerksbesitzer und der Industrie, sie seien für die gesamte Bevölkerung des Industriegebietes von großer Wichtigkeit. Die Ausstellung sei ein Spiegelbild deutscher Arbeit und deutschen Fleißes, deutscher Gründlichkeit und deutscher Schaffensfreudigkeit. Sie zeuge von einem erfreulichen Optimismus, der die Voraussetzung jeder aufbauenden Tätigkeit sei. Die Parole kann nur lauten: „Arbeiten, arbeiten und nicht verzweifeln." Die Rede des Staatssekretärs wurde von lebhaftem Beifall begrüßt.

Der Oberpräsident der Rheinprovinz von Groote als Vertreter der preußischen Staatsregierung betonte das große Interesse der Regierung und besonders auch der Rheinstrombauverwaltung an der Ausstellung. Er wies hin auf die gewaltige Arbeit, welche die Rheinstrombauverwaltung während

80 Jahren auf der Strecke von Mainz bis zur holländischen Grenze durch die Rheinkorrektion geleistet habe. Die Arbeit habe die Gefahren der Ueberschwemmung gebannt und der Schiffahrt ein fahrbares Bett geschaffen. Ihm bereite es eine besondere Freude, daß die Binnenschiffahrtsausstellung sich im Schoße des rheinisch-westfälischen Industriegebietes aufgetan habe. Die Ausstellung werde ohne Zweifel die deutsche Wasserwirtschaft fördern und damit auch wertvolle Dienste für den Wiederaufbau unseres Vaterlandes leisten.

Ministerialdirektor Soldan überbrachte die Grüße des preußischen Landwirtschaftsministers und betonte die nahe Verwandtschaft der Landwirtschaft mit der Wasserwirtschaft. Er beleuchtete in großen Zügen die Bedeutung der Wasserwirtschaft sowohl vom verkehrstechnischen wie vom agrarischen Standpunkt und wünschte der Ausstellung die besten Erfolge.

Zum Schluß ergriff der Oberbürgermeister der Stadt Essen, Dr. Luther das Wort. Er begrüßte die erschienenen Gäste im Namen der Stadtverwaltung und übernahm die Ausstellung in den Schutz der Stadt mit Worten herzlichen Dankes an alle Förderer der Ausstellung. Schiffahrt tut not! Die Erkenntnis von der Wahrheit dieses alten Satzes setze sich immer weiter durch. In der Veranstaltung der Ausstellung im Industriegebiet liege das starke Bekenntnis dieses wichtigen Wirtschaftsgebietes zur Binnenschiffahrt, Industriegebiet und Binnenschiffahrt seien untrennbare Begriffe. Man habe mit einer gewissen Kühnheit früher einmal behauptet, die Stadt Essen sei eine Siedlungsausstellung im Maßstabe 1 : 1. Mit größerer Berechtigung könne man sagen, daß für viele Fragen der Wasserwirtschaft unser Industriebezirk eine Art Wasserbau-Austellung im Maßstabe 1 : 1 darstelle. Die Existenz des Ruhrtalsperrenvereins und der Emschergenossenschaft zeige die enge Verbindung der Stadt Essen und des Industriebezirks mit der Wasserwirtschaft. Ein Besuch der Duisburger Hafenanlagen demonstriere noch deutlicher die große Bedeutung der Binnenschiffahrt für das Industriegebiet. Er hoffe, daß die Ausstellung dazu beitragen möge, Mittel und Wege zur Hebung der Erwerbslosenfürsorge zu verbessern, der Industrie weitere lohnende Beschäftigung zu bringen, und das Interesse für die Schiffahrts- und Kanalfragen neu zu begeistern. In diesem Sinne rufe er dem neuerstandenen Werke sein „Glückauf" entgegen.

An die Eröffnung schloß sich ein allgemeiner Rundgang durch die Ausstellung, der allen Teilnehmern einen klaren Ueberblick über die gewaltigen Zukunftsaufgaben der deutschen Binnenschiffahrt und Wasserwirtschaft bot. Bei dem anschließenden Imbiß im städtischen Saalbau, an dem etwa 500 Personen teilnahmen, begrüßte Oberbürgermeister Dr. Luther in launiger Rede die Gäste. Staatssekretär Dr. Kirschstein teilte mit, daß der Reichsverkehrsminister Gröner am 13. April mit dem früheren Eisenbahnminister v. Breitenbach die Ausstellung besuchen werde. Er brachte ein Hoch aus auf die beiden Hauptförderer der Ausstellung, Regierungsrat Skalweit und Oberbürgermeister Dr. Luther.

Die Wasserbau- und Binnenschiffahrtsausstellung in Essen befaßt sich in erster Linie mit den Wasserstraßen, die in Deutschland gebaut worden sind oder in absehbarer Zeit gebaut werden sollen. Wenn auch die anderen Gebiete der Wasserwirtschaft in starkem Maße vertreten sind, so tritt doch das Wesen der Binnenschiffahrt besonders hervor. Dazu kommt, daß manche Gebiete der Wasserwirtschaft, die früher scheinbar von der Binnenschiffahrt getrennt waren, sehr eng mit ihr verbunden sind, wie die Ausnutzung der Wasserkräfte bei der Kanalisierung der Flüsse. Erst durch die Gewinnung gewaltiger Mengen elektrischer Energie wird die Rentabilität der neuen Wasserstraßen angestrebt. Dies zeigen besonders die vorbildlichen Ausstellungen des Rhein-Main-Donau-Stromverbandes und des Südwestdeutschen Kanalvereins. Durch großzügig angefertigte Modelle und Pläne werden hier dem Fachmann und dem Laien die gewaltigen süddeutschen Projekte veranschaulicht. Aber auch die anderen Kanalvereine haben ihre großen Projekte zur Schau gestellt. So seien zunächst besonders der Hansa-Kanal und der Küsten-Kanal erwähnt, die dem Beschauer die wichtigen Kanalverbindungen vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet nach den deutschen Nordseehäfen vor Augen führen, Verbindungen, die für das Wirtschaftsleben Deutschlands von ungeheuerer Bedeutung sind. Auch die Verbindungen von der Weser zum Main und zur Donau verdienen allgemeine Beachtung.

Doch soll im einzelnen ein Rundgang durch die Ausstellung das Wichtigste erwähnen.

Zunächst das Reichsverkehrsministerium. Es stellt Pläne und zahlreiche Modelle von den westdeutschen Wasserstraßen aus. Besonders beachtenswert ist die Schachtschleuse bei Henrichenburg mit den Sparbecken neben der Schleusenanlage. Die Ausführungen von Schleusen, Hebewerken usw. finden wir in Modellen und Plänen auch an anderen Stellen, besonders bei dem Südwestdeutschen Kanalverein sehen wir Vorrichtungen, die das Heben von Schiffen bezwecken, wie auch bei denjenigen Firmen, welche Eisenkonstruktionen herstellen, wie Haniel & Lueg, Gutehoffnungshütte, Demag, Harkort, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg u. a. Bei den ausgeführten Schleusenbauten sieht man eine ganze Anzahl von Ausführungen maßgebender deutscher Baufirmen wie Grün & Bilfinger, Dyckerhoff & Widmann, Philipp Holzmann A.-G. für Hoch- und Tiefbau, Liebold u. a. Man sieht ferner Schiffshebewerke für senkrechte und geneigte Hebungen. Eine große Zahl von Hafenanlagen deutscher Städte, von Königsberg bis nach Karlsruhe, zeigen vorbildliche Anlagen. Der Westdeutsche Hafenverband ist mit Hafenplänen und Modellen vertreten. Auch ein ausländisches Hafenprojekt, Trelleborg, das von deutschen Ingenieuren (Professor Franzius und Professor Blum) gebaut worden ist und in dem Wettbewerb den I. Preis erhalten hat, wird von der Siemens-Bauunion ausgestellt. Sehr beachtenswert sind beim Rhein-Main-Donau-Stromverband die Modelle des neuen Hafens von Aschaffenburg.

Darstellungen aus dem Flußbau, vom Elbe-, Weser- und Rheinstrom, von Flußkanalisierungen usw. werden von Bauverwaltungen wie von Baufirmen ausgestellt. Die Häfen des Dortmund-Ems-Kanals werden gezeigt. Der Hansa-Kanal-Verein ist mit einer großen Ausstellung vertreten. Wirtschaftliche und technische Karten erläutern die bedeutenden Pläne einer Verbindung des Ruhrbezirks mit der Nordsee bzw. der Unter-Weser und Unter-Elbe. Der Oldenburger Küsten-Kanal-Verein zeigt Darstellungen aus der Moorkultur. Die Rheinschiffahrt hat unter Führung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen mit einer Reihe von Firmen Modelle von Schiffen aller Art, Lagerhäuser, Bagger, Verladeeinrichtungen usw. ausgestellt.

Sehr bemerkenswert ist auch die holländische Abteilung mit riesigen Modellen und Plänen des Hafens von Rotterdam und Amsterdam, auch der holländische Staatswasserbau und eine Reihe anderer holländischer Hafenstädte zeigen ihre Pläne und Modelle. Auch der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband in Zürich ist vertreten.

So nüchtern die eigentlichen Pläne oft anmuten, so anschaulich sind sie für den Betrachter, und so außerordentlich belehrend für jedermann, für den die Karte Deutschlands mehr ist als nur ein zeichnerisches Erzeugnis. Vor allem werden die volkswirtschaftlich interessierten Kreise gerade diesen Plänen besonderes Interesse entgegenbringen.

Die wasserbaulichen Objekte zeigen sich in den Modellen und Ausführungsformen selbst, wobei auch wiederum die Wasserstraßen mehr im Vordergrunde stehen. Hier sind auch die Konstruktionen zu beachten, die in Eisen ausgeführt sind, von denen vortreffliche Modelle von den großen Eisenkonstruktionsfirmen ausgestellt sind. Neben vielen Darstellungen und Modellen von Brücken sehen wir auch solche eiserner moderner Wehre, Druckluftgründungen, Wasserkraftanlagen usw. Die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg zeigt das historische Modell eines Walzenwehres. Die großen Baufirmen stellen eine ganze Reihe der verschiedensten Bauwerke aus, ebenso sehen wir Kaimauern für Häfen, Grundbauten, eiserne Spundwände Rothe Erde und Union, Verschlußkörper für große Kanäle bei Bauwerken, Talsperren, große Rohrleitungen der Firmen Freund, Bopp & Reutter und Mannesmann. Die enge Verbindung des Wasserbaues mit dem Maschinenbau zeigt sich an verschiedenen Stellen. Diese Verknüpfung wird noch stärker im Baumaschinenwesen, wo vor allem ein riesiger Bagger der Firma Krupp auf dem Ausstellungsgelände zu sehen ist, ferner Bagger-Modelle und Krane für den Baubetrieb in erklärter und Modellgröße, Transporteinrichtungen und dergl., ebenso Aufbereitungsmaschinen für Beton und Sand, wie sie von Rheinmetall gezeigt werden. Das große Gebiet der Bagger wird durch die Schiffbau- und Maschinen A.-G. Mannheim, Gebr. Sachsenberg, Schichau und andere Firmen vertreten. Druckluftanlagen für den Baubetrieb werden von der Demag, Flottmann usw. ausgestellt. Der Brückenbau ist neben den obengenannten Firmen auch durch Breest, Hein, Lehmann & Co., Lauchhammer u. a. vertreten.

Die Wasserkraftanlagen zeigen sich hauptsächlich in Plänen und graphischen Darstellungen. Die Preußische Landesanstalt für Gewässerkunde, welche neben dem Reichsverkehrsministerium ausgestellt hat, ist hier als wichtige und zusammenfassende Behörde zu nennen. Studien aus dem Gebiete der Gewässerkunde finden wir auch bei den Versuchsanstalten für Wasserbau und Schiffbau. Auch Maßinstrumente finden wir vor, ebenso Wasservermeßanlagen (Triton).

Das Gebiet der Wasserversorgung und Abwässerbeseitigung wird durch Buderus, Triton, Posseyer, Maffei-Schwartzkopf usw. dargestellt. Hierbei seien die Emschergenossenschaft und der Ruhrtalsperren-Verein besonders erwähnt. Auch Baustoffe aller Art aus Stein, Holz und Eisen für den Wasserbau werden gezeigt.

Für die Wirtschaftlichkeit der Schiffahrtsanlagen kommen besonders die Verlade- und Umschlagseinrichtungen in Frage. Die großen Industriefirmen, vor allem Demag, Augsburg-Nürnberg, Harkort, Tigler, Beck und Henkel, Pohlig-Köln, Bleichert-Leipzig, Mohr & Federhoff-Mannheim sind mit den verschiedensten Konstruktionen vertreten. Krane aller Art bis zu riesenhaften Lasten und Auslegerweiten, Waggonkippeinrichtungen,

Verladebrücken. Flaschenzüge. Hebeeinrichtungen jeder Form findet man vor. Vor allem ist bemerkenswert die Zahl der Modelle, die die Anordnungen dieser Verladeanlagen zeigen. Die Demag gibt an Hand von Modellen einen vorzüglichen Ueberblick über die Entwicklung des Kranbaues. Bemerkenswert ist auch eine neue Drehscheibe für Flaschenzüge, um die Laufbahnen dieser Hebeeinrichtungen, die sich im Winkel schneiden, miteinander zu verbinden. Interessant sind die pneumatischen Getreideverladeeinrichtungen von Gebr. Seck. Viele Lösch- und Verladeeinrichtungen sehen wir übrigens bei den Modellen einzelner Hafenanlagen und Reedereien.

Das Mittel, um die Güter auf den Wasserstraßen und Häfen zu bewegen, das Binnenschiff selbst, ist selbstverständlich in verschiedensten Ausführungen vertreten. Die Schiffswerften stellen Schiffe in Form von Modellen für die verschiedenen Wasserstraßen aus. Beachtenswert sind hier die je nach den Wasserstraßen sehr verschiedenen Ausführungen. Die Entwicklung des Flußschiffbaues wird sehr eingehend gekennzeichnet. Die Schiffsformen der einzelnen Reedereien werden vorgeführt. Die Gutehoffnungshütte zeigt das Modell einer ganzen Schiffswerft. Die Firmen Janssen & Schmilinsky, die Atlaswerke, Krupp, der ein beachtenswertes Schraubenwendegetriebe ausstellt, Schichau, Danzig und Elbing, Schiffs- und Maschinenbau A.-G. Mannheim, Deutsche Werke, Gebr. Sachsenberg wie auch den Verein der Betonschiffswerften finden wir hier. Sehr bemerkenswert sind die Schiffsmaschinen aller Art wie Schiffsmotoren (Deutz, Basse und Selve, Deutsche Werke, Teerverkaufsvereinigung), Schiffspropeller, Turbinen, Schiffshilfsmaschinen. Die Atlaswerke führen einen kompletten Satz von Apparaten zur Entlüftung, Reinigung und Vorwärmung des Kesselspeisewassers vor, wodurch nachweislich Kohlenersparnisse bis zu 10 % erzielt werden. Die Ausstellung für das Binnenschiffahrtsgewerbe ist in wirtschaftlicher wie allgemeiner Hinsicht sehr interessant.

Von allgemeineren Darstellungen wären noch der Rudersport mit seinen Sportbooten, das Lebensrettungswesen und Darstellungen von historischen Schiffsbildern zu erwähnen; wir finden letztere namentlich beim Hansa-Kanal-Verein, bei der Stadt Mainz und beim Südwestdeutschen Kanal-Verein.

Die Ausstellung ist vorbildlich geordnet und gestattet einen vorzüglichen Einblick in das Gesamtgebiet der deutschen Binnenschiffahrt und Wasserwirtschaft. Sie zeigt, welche gewaltige Leistungen die Wissenschaft und die Industrie auf diesem Gebiete bereits vollbracht haben und besonders, welche hohen Aufgaben im Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes noch zu bewältigen sind.

So gibt die Ausstellung in klarer und übersichtlicher Gruppierung ein erschöpfendes Bild von dem augenblicklichen Stand der deutschen Binnenschiffahrt, ihren Zukunftsaufgaben und ihrer überragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung.

Rede zum Gedächtnis des † Ministerial- und Oberbaudirektors a. D. Dr. ing. Leo Sympher

gehalten am 17. Februar 1922 von A. Brandt, Geh. Oberbaurat.

Ein reiches Leben liegt hinter dem Entschlafenen, dessen Gedächtnis wir heute hier ehren wollen, ein Leben reich an Mühe und Arbeit, aber auch an Erfolgen und Anerkennung. Wenn ich als einer der am längsten beruflich und freundschaftlich mit ihm Verbundenen Ihnen ein Bild dieses Lebens vorzuführen wage, so bin ich mir bewußt, diesem Reichtum — zumal bei der Kürze der mir gesteckten Zeit — nicht voll gerecht werden zu können, und bitte deshalb um Ihre Nachsicht.

Als Sproß einer hannoverschen Offiziersfamilie, die ihre Dienste schon über 200 Jahre ihrem engeren Vaterlande gewidmet hatte, und Sohn eines damaligen Hauptmanns wurde Leo Sympher am 19. Oktober 1854 in dem durch seine landschaftlichen Reize hervorragenden, an der Vereinigung von Fulda und Werra zur Weser liegenden Städtchen Münden geboren. Wie weit das Bild der über Wehre dahinrauschenden Wasser dieser Flüsse in dem jugendlichen Geist haften geblieben ist, mag dahingestellt bleiben, da der Vater schon nach etwa einem Jahr nach Göttingen und später als Oberstleutnant nach Hannover versetzt wurde, jedenfalls war die militärische Überlieferung der Familie und die Liebe zum Wasser der Anlaß, daß der junge Sympher nach Erlangung der erforderlichen Schulbildung auf der Realschule I. Ordnung in Hannover im August 1871 als Kadett in die Kaiserliche Marine eintrat. Auf dem Schulschiff Niobe machte er eine Ausbildungsreise nach Madeira und Westindien mit, der Beruf als Seeoffizier schien ihm Lebensberuf werden zu sollen. Jedoch die im Jahre 1872 in der Marine eingeführten verschärften Anforderungen an das Sehvermögen der Offiziere legten ihm die Frage nahe, ob er mit seiner nicht voll genügenden Sehschärfe in der eingeschlagenen Laufbahn volle Befriedigung für sein Aufwärtsstreben finden könne; er entschloß sich, nach Prüfung und Ernennung zum Seekadetten im August 1872 seinen Abschied zu beantragen, der ihm unter Allerhöchster Anerkennung „seines gut bestandenen Examens und seiner guten Führung" bewilligt wurde. Nach nur halbjährigem eifrigem Arbeiten erwarb er sich dann auf der früher schon von ihm besuchten Anstalt das Zeugnis der Reife und damit die Berechtigung zum technischen Studium und späteren Eintritt in die Laufbahn des preußischen Baubeamten. Dem eigentlichen Studium des Baufachs ging damals die Bauelevenzeit voraus, er erledigte sie bei Bauten der Hannover — Altenbekener Eisenbahn und begann darauf im Herbst 1874 das Studium der Ingenieurwissenschaften an der technischen Hochschule in Hannover. Unter seinen damaligen Lehrern haben die Namen der Professoren Launhardt und Keck auch jetzt noch in technischen Kreisen einen guten Klang.

Auf den jungen Studenten übte aber das Leben im Korps Saxonia, in dem er wiederholt die höchsten Ämter bekleidete und dem er sein ganzes Leben lang seine Liebe bewahrte, zunächst größeren Reiz aus als der Besuch der Hörsäle; wir dürfen uns daher nicht wundern, wenn sein Vater gelegentlich einer Anfrage bei Prof. Launhardt über die Studienerfolge des Sohnes keine sehr tröstliche Antwort erhielt. Doch mit der im Mai 1879 bestandenen Bauführer-Prüfung trat der Ernst des Lebens in seine Rechte: nach vorübergehender außeramtlicher Tätigkeit bei Bewässerungsbauten in Ungarn fand er anregende Beschäftigung beim Ausbau des von Frankreich übernommenen Saarkohlenkanals in Lothringen, besonders des Stauweihers von Gondrexange. Hier wurde der junge Sympher zuerst auf das Gebiet des Kanalbaus und Kanalbetriebs und der mit ihm zusammenhängenden wirtschaftlichen Fragen hingeleitet, dem er später seine Erfolge verdankte.

Die Baumeister-Prüfung wurde von Sympher Anfang Dezember 1882 mit den Urteilen „gut" und „recht gut" bestanden, dann folgten vier Monate Tätigkeit an der zwar nach ihren Schiffsgrößen bescheidensten, aber wegen ihrer einzigartigen geneigten Ebenen bekannten Wasserstraße, dem Oberländischen Kanal in Ostpreußen. Der junge Regierungsbaumeister erregte bald bei seiner vorgesetzten Behörde ein gewisses Aufsehen durch seine vorzüglich bearbeiteten Entwürfe für ostpreußische Kanäle und seine selbständige, von den ihm gegebenen höheren Weisungen abweichende Auffassung technisch-wissenschaftlicher Aufgaben. Offenbar diesem seinem selbständigen Arbeiten auf Gebieten, die dem Techniker bisher ferner lagen, verdankte er seine im April 1883 erfolgte Berufung als Hilfsarbeiter in das technische Büreau des Arbeitsministeriums in Berlin, die es ihm endlich auch ermöglichte, die geliebte Braut aus Hannover heimzuführen und am 1. Mai desselben Jahres den eigenen Hausstand zu gründen, der bis zu seinem Lebensende bei aller Arbeit und Unrast von Dienst und Reisen den behaglichen und sicheren Port für ihn bildete.

Sympher war als Hilfsarbeiter ins Ministerium einberufen, bald aber fiel ihm eine maßgebende Tätigkeit zu. Die Bestrebungen Preußens zur Schaffung eines der gesteigerten industriellen Entwickelung Rechnung tragenden Wasserstraßennetzes für billigere Massengüter-Beförderung, zugleich zur Entlastung der Eisenbahnen, waren damals ins Stocken geraten: der als erster Schritt zu einem solchen Netz für Nordwestdeutschland gedachte und zunächst den größten wirtschaftlichen Erfolg versprechende Plan des Dortmund—Ems-Kanals, der nach der Regierungsvorlage jährlich mindestens 1½ Mill. t Kohlen aus dem Ruhrgebiet nach dem Seehafen Emden befördern sollte, war zwar vom Abgeordnetenhause gebilligt, aber im Juni 1883 vom Herrenhaus abgelehnt worden. Diese Ablehnung stützte sich nach dem Kommissionsbericht hauptsächlich auf wirtschaftliche Erwägungen: die Verzinsung der Baukosten von 46 Mill. Mk. sei nicht nachgewiesen, Preußen sei aber nicht reich genug, die Zinsen einer so hohen Summe zu entbehren, man möge lieber die Eisenbahntarife ermäßigen und Nebenbahnen bauen usw. Hier sehen wir zuerst Symphers verkehrswirtschaftliche Tätigkeit einsetzen: Die methodische Untersuchung der Wirtschaftlichkeit des eben abgelehnten Kanals zur Vorbereitung einer neuen Landtagsvorlage war für seine Veranlagung, seine Arbeitskraft und — sagen wir es offen — für seinen Ehrgeiz eine willkommene Aufgabe. Das Ergebnis seiner mit vorausschauendem Blick für großen Verkehr und mit eisernem Fleiß unter Bewältigung ungeheuren Zahlenmaterials angestellten Untersuchungen erschien in einer 1885 zuerst herausgebrachten Druckschrift „Transportkosten auf Eisenbahnen und Kanälen". Hier führte er den ziffermäßig wohl begründeten Nachweis, daß der Wasserweg Dortmund—Emden für Massengüter bei 500-t-Schiffen und Dampferbetrieb — er hatte in seiner Gründlichkeit und wohl mit Rücksicht auf die Betriebsart der elsaß-lothringischen Kanäle auch den Pferdebetrieb in seine Rechnungen einbezogen — schon bei der genannten Verkehrsmenge erheblich billiger arbeiten könne als die Eisenbahn. Dabei war in beiden Fällen gleichmäßig eine 5 %ige Verzinsung des Baukapitals angenommen, um den Kanalgegnern den Einwand zu nehmen, die

Schiffahrtskosten seien nur deshalb niedriger als die Eisenbahnfrachten, weil die Wasserstraße der Schiffahrt, wie bis dahin allerdings meist üblich, ganz oder nahezu kostenlos zur Verfügung gestellt werde.

Auf dieser zunächst für die einfachen Verkehrsverhältnisse des Dortmund—Ems-Kanals und für gegebene Gütermengen und Wegelängen geschaffenen Grundlage baute Sympher dann sein System der wasserwirtschaftlichen Vorausberechnungen für neue Kanäle weiter aus, besonders als ihm später, 1895, um dies gleich vorweg zu nehmen, die bei weitem schwierigere Aufgabe erwuchs, für den sehr viel längeren Rhein—Weser—Elbe-Kanal, der seine Wirkungen nach Osten bis über Berlin hinaus erstrecken sollte, die zwei noch unbekannten Größen, nämlich die zu erwartenden Gütermengen und ihre Reiselängen auf der Wasserstraße und daraus die Wirtschaftlichkeit des Kanals gegenüber dem Wettbewerb der Eisenbahn zu ermitteln. Ihre letzte Abrundung und Reife erfuhren die hierher gehörenden Untersuchungen in seinem mit Recht als klassisch bezeichneten, im Jahre 1901 erschienenen Buch: „Wasserwirtschaftliche Vorarbeiten“: die in ihm entwickelten Arbeitsmethoden wird wohl kein in neuerer Zeit mit dem Entwurf von Wasserstraßen betrauter Ingenieur unbenutzt gelassen haben. Einzelheiten dieser maßgebenden Arbeiten anzuführen, muß ich mir versagen; ihre Annahmen wie ihre Methode sind bisher fast unbestritten geblieben.

Kehren wir zum Sympherschen Lebensgang zurück.

Die neue Vorlage über den Dortmund—Ems-Kanal wurde — zugleich als Teilstück der Rhein—Elbe-Verbindung — im Jahre 1886 vom Landtag angenommen, ein Erfolg, der zu einem wesentlichen Teil der aufklärenden Tätigkeit Symphers in Schriften und Vorträgen zuzuschreiben war. Gewissermaßen den Lohn hierfür durfte Sympher in seiner im Oktober 1886 erfolgten Berufung in den Dienst des Reichs zum Bau des soeben beschlossenen großen vaterländischen Werks, des Nord—Ostsee-Kanals erblicken, wo ihm in der Bauleitung der östlichen Mündungsstrecke, insbesondere der Endschleusen bei Holtenau eine praktische Aufgabe größten Maßstabs, aber auch größter Verantwortung zufiel. Aus dieser reichen Tätigkeit in Holtenau möchte ich, um mich zu beschränken, nur zwei Punkte hervorheben. Zunächst die Gründungsart der Schleusen.

Die jetzt jedem Tiefbauingenieur geläufige Verwendung der Grundwassersenkung bei tiefen Gründungen in stark wasserführenden Bodenschichten stand damals, etwa 1890, noch in ihren ersten tastenden Anfängen. Bei Holtenau wechselten auf dem Schleusengelände Schichten undurchlässigen und mit Findlingen durchsetzten Geschiebemergels mit Sandschichten, deren Wasserführung unter hohem Druck stand, und zwar in so ungünstiger Weise, daß bei etwa 15 m Grundungstiefe die bisher in ähnlichen Fällen angewandten Verfahren keinen sichern Erfolg versprachen. Sympher kam nun nach eingehendem Studium der Bohrergebnisse und Grundwasserbeobachtungen zu der Überzeugung, daß hier eine methodische Senkung des Grundwassers der ganzen Umgebung des Bauwerks die technisch und wirtschaftlich erfolgreichste Lösung sei. Seiner Anregung wurde höheren Orts Folge gegeben; nach einem vorausgegangenen, Symphers Ansicht bestätigenden Versuch gelang es, mit drei großen unter Luftdruck etwa 20 m tief abgesenkten Entwässerungsbrunnen (ein vierter war vorgesehen, brauchte aber gar nicht ausgeführt zu werden) die gefürchteten Quellen spielend in dem Maße unschädlich zu machen, daß die eigentliche Gründung ohne jede Schwierigkeit im Trocknen vor sich gehen konnte. „Das ist ja der reine Hochbau!“, das war der Ausruf, der jedem die Baustelle besuchenden Fachgenossen entfuhr. Aber die geistig wie körperlich aufreibende Zeit der Gründungsvorbereitungen, besonders der wiederholte Aufenthalt unter Luftdruck bis zu zwei Atmosphären beim schwierigen Absenken der Brunnen, hatten Symphers Gesundheit so erschüttert, daß ein längerer Aufenthalt in mildem Klima und auch dann noch monatelange Schonung nötig wurde; hier wie bei einer späteren Gesundheitsstörung infolge Überanstrengung hat nur die aufopfernde Pflege seiner Gattin und seine eigene eiserne Willenskraft ihn vor dauerndem Siechtum bewahrt.

Und ein zweiter Punkt sei hervorgehoben: die vorbildliche Art, wie er als Bauamtsvorsteher den geselligen Zusammenhang, der ja auch der Berufsarbeit so sehr zugute kommt, zwischen sich und seinen Mitarbeitern pflegte und wie er dadurch einen Mittelpunkt baulicher Geselligkeit schuf, dessen Anziehungskraft weit über Holtenau und den Kreis der Fachgenossen hinausreichte. Immer wieder betonte er später: Die acht Holtenauer Jahre mit ihrer Bautätigkeit größten Maßstabs auf der einen, mit dem herzlichen Verhältnis zu Vorgesetzten und Kollegen und ihren Familien auf der andern Seite seien die Glanzzeit seines Lebens gewesen. Auch in dieser Holtenauer Zeit ruhten aber trotz starker Inanspruchnahme seine Studien über wasserwirtschaftliche Fragen nicht, hier sei aus vielem nur angeführt sein wirtschaftlich begründeter Plan für ein auszubauendes Netz deutscher Wasserstraßen, den er 1891 dem Ministerium einreichte und der die Grundlage für seine späteren ähnlichen Arbeiten bildete. Daß sich damals schon die Aufmerksamkeit weiterer technischer Kreise auf ihn richtete, bewies ein im Jahre 1891 an ihn ergangener Ruf als akademischer Lehrer an der Technischen Hochschule in Karlsruhe, doch gelang es leicht, ihn unter vorzeitiger Ernennung zum Wasserbauinspektor seiner Holtenauer Tätigkeit zu erhalten.

Die Holtenauer Schleusen waren, dem Bauplan entsprechend, gegen Ende 1894 vollendet und betriebsfähig, die feierliche Einweihung und Eröffnung des ganzen Nordostseekanals durch den Kaiser war auf Juni 1895 angesetzt; da wurde Sympher schon vorher wieder in den preußischen Staatsdienst zurückberufen zu einer auf seinem ersten, mehr theoretischen Arbeitsgebiet liegenden Aufgabe: Mitte Februar 1895 wurde er nach Münster i. W. versetzt zur Bearbeitung einer „Denkschrift über die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals“. Denn die preußische Staatsregierung hatte sich entschlossen, nach dem inzwischen im Jahre 1894 erfolgten Scheitern einer Vorlage über den Südemscher Kanal (jetzigen Rhein-Herne-Kanal) dem Landtag eine Vorlage über den ganzen Mittellandkanal vom Rhein zur Elbe zu unterbreiten. In eingehenden Ausarbeitungen, von denen die wichtigste vorhin schon Erwähnung fand, wies Sympher die Wirtschaftlichkeit dieses großen Unternehmens nach. Als die Vorlage an den Landtag sich verzögerte, wurde er zunächst im Dezember 1897 unter Beförderung zum Regierungs- und Baurat an die Regierung nach Lüneburg versetzt; dort gab ihm sein sonst mit Anerkennung sehr kargender Regierungs-Präsident schon nach einjähriger Tätigkeit das Zeugnis: „In jeder Beziehung hervorragend und für die höchsten Stellungen qualifiziert“. In Lüneburg nahm ihn neben den Aufgaben seines dortigen Amts die weitere, mit mehrfachen längeren Aufenthalten in Berlin verbundene Mitwirkung an der neuen Kanalvorlage in Anspruch, daneben suchte er durch Druckschriften und Vorträge das Verständnis für den Ausbau der Wasserstraßen in allen beteiligten Kreisen zu fördern. Es war umsonst: auch die neue Vorlage von 1899 endete mit einer Ablehnung durch den Landtag. Symphers Angehörige fürchteten ihn bei seiner Rückkehr von diesen Landtagsverhandlungen völlig niedergeschlagen und mutlos zu sehen, aber er sagte ruhig: ich habe meine Pflicht getan, wenn die Leute nicht wollen, müssen sie's selber tragen!

Wie er selbst, so ließ auch die Regierung den Mut nicht sinken; eine neue Vorlage für den Mittellandkanal, diesmal unter Einbeziehung mehrerer Wasserstraßen für den Osten, wurde vorbereitet. Zur Mitarbeit wurde Sympher am 1. November 1899 ins Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen; hier wurde er dann aufsteigend 1901 zum Vortragenden Rat und Geh. Baurat, 1904 zum Geh. Oberbaurat und März 1915 zum Wirkl. Geh. Oberbaurat befördert.

Die neue Vorlage vom Jahre 1901 endete, trotzdem in ihr zur Besiegung agrarischer Widerstände und zum Ausgleich auch der Osten bedacht war, wiederum mit einem Mißerfolg: als die Annahme nicht mehr zu erwarten stand, wurde der Landtag vor der Schlußberatung des Kanalgesetzes geschlossen.

Das Sympher im Ministerium zugeteilte Dezernat umfaßte außer der allgemeinen Vorbereitung der Wasserstraßenpläne und der besonderen Vorarbeiten für den Mittellandkanal noch die Bearbeitung seines mit diesem in innigem Zusammenhang stehenden heimatlichen Flusses, der Weser, für die er bis zum Ende seines Lebens ein treuer Berater und Fürsorger blieb: die Entwürfe zur planmäßigen Verbesserung ihrer Fahrtiefe zu fördern gelang ihm trotz aller entgegenstehenden Hindernisse.

Als im Jahre 1902 der Minister Budde oberster Leiter der preußischen Wasserbauverwaltung geworden war, begann bald ein neues Ringen um die Verwirklichung der Kanalpläne. Um aber die Widerstände des Ostens und die Befürchtungen wegen Schädigung der Eisenbahnerträge von vornherein mit Sicherheit auszuschalten, wurde neben einer Erweiterung durch verschiedene für die Landeskultur bedeutsame gesetzgeberische und bauliche Maßnahmen eine für Sympher besonders empfindliche Einschränkung des ganzen wasserwirtschaftlichen Programms notwendig: Die Kanalstrecke von Hannover bis zur Elbe wurde geopfert und damit die durchgehend gedachte Wasserverbindung von West nach Ost, vom Rhein zur Weichsel in zwei unzusammenhängende Hälften zerlegt. Aber unverdrossen und mit zäher Tatkraft widmete Sympher sich der Bearbeitung der eingeschränkten Vorlage, und in den nunmehr dem Landtag im April 1904 vorgelegten, in den maßgebenden wirtschaftlichen und einzelnen technischen Abschnitten aus seiner Feder geflossenen Denkschriften dieser größten Wasserstraßenvorlage Preußens wird man kaum zwischen den Zeilen eine Andeutung darüber finden, daß es sich hier um einen Torso handelt. Der nun in den parlamentarischen Körperschaften und ihren Ausschüssen beginnende Kampf, der immer neue Ermittelungn und Ausarbeitungen erforderte und fast ein volles Jahr währte, fand Sympher stets frisch in den ersten Reihen der Verteidiger der Vorlage; als endlich der Sieg erfochten und das Gesetz, wenn auch unter Abänderungen am 1. April 1905 glücklich unter Dach gebracht war und als der Minister v. Budde nach der letzten entscheidenden Sitzung des Herrenhauses die beteiligten Beamten um sich scharte, um ihnen seinen Dank für ihre Mitarbeit auszusprechen, da wurde dieser Dank in ganz besonders anerkennenden und ehrenden Worten an Sympher gerichtet.

Es sei mir bei diesem mindestens vorläufigen erfolgreichen Abschluß eines langjährigen, fast dramatischen Ringens um die Schaffung eines neuzeitlichen Wasserstraßennetzes gestattet, einiges über diejenigen Arbeiten Symphers nachzuholen, die in dieser Zeit aus seiner eigenen Anregung heraus, teilweise außeramtlich erwachsen waren. Ich nenne da in erster Linie seine aus spröden Unterlagen mit vielem Scharfsinn herausgearbeiteten vergleichenden „Karten des Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen", für verschiedene Jahre von 1875 ab, die in ihrer hier zum ersten Mal angewandten klaren Darstellungsweise auch dem Laien einen Überblick über die wichtigsten Verkehrsmittelpunkte Deutschlands und die wachsende Verkehrsbedeutung der einzelnen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen ermöglichen. Ich erwähne ferner seine mit häufigen Reisen ins Ausland verbundene Tätigkeit bei den internationalen Schiffahrtskongressen, zuerst als fast regelmäßiger Berichterstatter, dann als Mitglied der ständigen Kommission dieser Kongresse bei ihrer Leitung hervorragend mitwirkend, schließlich seine gutachtliche Tätigkeit bei großen außerdeutschen Wasserstraßenplänen, z. B. beim österreichischen Donau-Elbe-Kanal.

So kann es nicht Wunder nehmen, daß noch während der parlamentarischen Verhandlungen über die Kanalvorlage von 1904 eine technische Hochschule — die in Dresden kam andern, die vielleicht dieselbe Absicht hatten, zuvor — ihn zum Dr.-Ing. ehrenhalber ernannte; aus der Begründung sei mir gestattet folgendes wörtlich anzuführen: „Wenn heute die Erkenntnis von der hohen wirtschaftlichen Bedeutung der Wasserstraßen, insbesondere der künstlichen, in den Kulturstaaten sich allgemein Bahn gebrochen hat, so ist dies in erster Linie der unermüdlichen und außerordentlichen Tätigkeit zu danken, die Sympher in den letzten 20 Jahren in Wort, Schrift und zeichnerischer Darstellung entfaltet hat, einer Tätigkeit, die in beiden großen wasserwirtschaftlichen Vorlagen Preußens, der vom Jahre 1899 und der von 1904 in Denkschriften von geradezu klassischem Werte gipfelt. Es war nicht Symphers Schuld, daß die großzügige Vorlage vom Jahre 1899 abgelehnt wurde, und es ist ebensowenig ihm zuzuschreiben, daß die jetzige Vorlage in wesentlich veränderter und verstümmelter Gestalt eingebracht worden ist. Sein bleibendes und großes Verdienst ist es aber, in beiden Vorlagen den Weg gewiesen und ausgebaut zu haben, den der Ingenieur in volkswirtschaftlicher Hinsicht zu verfolgen hat."

Ein neuer Abschnitt großzügiger Tätigkeit begann nun für Sympher, da ihm unter Belassung im Weserdezernat die Oberleitung der Ausführung des Rhein-Hannover-Kanals und der mit ihm zusammenhängenden Bauten übertragen wurde. Zu den der Verwaltung und Technik gemeinsamen Aufgaben — Verhandlungen mit den Garantieverbänden, Hafenstädten und den durch die Bauten berührten Staaten Waldeck und Schaumburg-Lippe, Organisation der Neubaubehörden usw. —, von denen ein erheblicher Teil auf Symphers Schultern ruhte, kamen die eigentlichen baulichen Aufgaben, die an sein technisches Wissen, seine Erfahrung und Arbeitskraft die höchsten Anforderungen stellten. Die Nachprüfung und Feststellung der Linienführung des Kanals, die Untersuchung über die wirtschaftlichste, für den Kanalquerschnitt und die Kunstbauten maßgebende Schiffsgröße — die Entscheidung fiel damals für den Rhein-Herne-Kanal zugunsten des 1000-t-Schiffs, weiter westlich blieb es bei den vorgesehenen 600-t —, die Maßnahmen gegen die Einwirkung der bergbaulichen Bodensenkungen am Rhein-Herne-Kanal, die Speisungsfragen, besonders die Frage, ob natürliche Speisung aus der Weser oder künstliche Hebung des Wassers mittels Kraftstroms aus dem bei Dörverden zu errichtenden Weserstauwerk, der Entwurf dieses Stauwerks selbst mit seiner vielseitigen Zweckbestimmung, der Entwurf der Edertalsperre zur Anreicherung des Niedrigwassers der Weser, die Überführung des Kanals über das Wesertal bei Minden, das sind so einige der zu bewältigenden großen technischen Aufgaben, sämtlich mit starkem wirtschaftlichem Einschlag. Dazu kam eine neuartige betriebstechnische und verkehrswirtschaftliche Aufgabe von besonderem Reiz, die Vorbereitung für das Schleppmonopol auf dem westlichen Kanalsystem. Aus den eingehenden Vorstudien Symphers und seiner maschinentechnischen Mitarbeiter erwuchs im Jahre 1912 eine Vorlage an den Landtag, deren Erläuterungen, obwohl ein Vorbild nicht bestand, für die einzelnen Entwickelungsstufen des mit Schleppdampfern zu bewältigenden Verkehrs — es handelte sich um jährlich bis zu 1½ Milliarden Güter-t-km und über 2 Millionen Dampfer-km — ein klares Bild der ganzen Organisation, des eigentlichen Schleppbetriebes und seiner Wirtschaftlichkeit hinstellten und auch für die spätere erfolgreiche Durchführung des Schleppunternehmens maßgebend geblieben sind.

Auf ein neues Arbeitsfeld, das der Versorgung des flachen Landes mit Kraftstrom, wurde Sympher in dieser Zeit hingeleitet, einmal durch die mit der Verwendung hochgespannter Ströme zunehmende Wirtschaftlichkeit solcher Versorgungen, sodann durch die hierdurch ermöglichte bessere Ausnutzung der an der Waldecker Edertalsperre und am Dörverdener Weserstau zu gewinnenden Wasserkräfte. In seinem auf das Allgemeinwohl gerichteten Sinn entwarf er einen Idealplan zur Starkstromversorgung von ganz Deutschland, sein Wirklichkeitssinn aber legte dann den Grund für die staatliche Starkstromversorgung in einem breiten, von Bremen bis zum Main reichenden Landesstreifen unter Benutzung der teils vorhandenen, teils von ihm vorgeschlagenen neuen staatlichen Wasserkraftwerke, besonders eines solchen bei seiner Geburtsstadt Münden. Eng hiermit zusammenhing seine Werbetätigkeit für den Bau der besten Regler aller Wasserwirtschaft, der Talsperren, für deren Ausbreitung gerade im Wesergebiet günstige Bedingungen vorlagen.

Die westlichste Kanalstrecke, Rhein-Herne, war in der planmäßigen Zeit vollendet und Mitte Juli 1914 in Betrieb genommen, die übrigen Strecken standen nahe vor der Fertigstellung, auch die größte Talsperre Deutschlands, die Edertalsperre, war betriebsfähig und sollte im August festlich eingeweiht werden, da brach der Krieg aus und bald wies die Überlastung der Eisenbahnen gebieterisch auf die weitestgehende Heranziehung des ganzen Rhein-Hannover-Kanals zur Beförderung der Massengüter, besonders von Kohle und Eisenerz hin. Unter den schwierigsten Umständen — Beamten- und Arbeitermangel — gelang es der unbeugsamen Tatkraft Symphers, auch die übrigen Kanalstrecken von Westen her zunächst bis zur Weser und dann, zu Ende 1915, bis Hannover betriebsfähig zu machen und so mittels des vielfach angefeindeten Schleppmonopols während der weiteren Kriegszeit eine wesentliche Entlastung der vom Rhein- und vom Ruhrgebiet nach Osten und Nordosten führenden Schienenwege zu ermöglichen. Aus den Erfahrungen bei diesem ersten großen und einheitlichen Schleppbetrieb auf längeren Binnen-Wasserstraßen heraus empfahl er dann die Schaffung einheitlicher Schiffstypen von 1000 t und daraus folgend die Wahl bestimmter, diesem Typ entsprechender Mindestmaße für alle Neu- oder Ersatzbauten von Schleusen und dergl. an den größeren Wasserstraßen. Diese Anregung hat bei allen neuesten Kanalplänen Beachtung gefunden.

Als im Dezember 1915 der technische Leiter der Wasserbauabteilung des Arbeitsministeriums, Exz. v. Dömming, in den Ruhestand trat, wurde Sympher zum Nachfolger berufen und zum Ministerial- und Oberbaudirektor ernannt. Ich muß es mir versagen, auf seine in dieser hervorragenden Stellung in der Kriegs- und Nachkriegszeit unter schwierigen Verhältnissen geübte Tätigkeit auf allen Gebieten seines Geschäftsbereichs und in den damit verbundenen Nebenämtern näher einzugehen, möchte nur zweierlei hervorheben, einmal sein anregendes und befruchtendes Wirken in der Akademie des Bauwesens, der er als Mitglied und seit 1919 als Präsident angehörte, sodann das außerordentliche, von Herzen kommende Wohlwollen für die ihm unterstehenden Beamten, von dem seine jetzt maßgebende Mitwirkung in Personalangelegenheiten stets getragen wurde, das ihn auch bewog, den Vorsitz im Berufsverein der höheren Staats-Baubeamten in Preußen zu übernehmen und hier ausgleichend und einigend zu wirken.

Die allgemein anerkannten Verkehrsleistungen der größeren Wasserstraßen im Kriege und die ebenso allgemein empfundene Lücke in der west-östlichen Kanalverbindung hatten schon im April 1917 den Minister v. Breitenbach veranlaßt, die älteren Pläne für die fehlende Strecke von Hannover bis zur Elbe wieder aufzunehmen und nachprüfen zu lassen. Doch die politischen Ereignisse liefen schneller: bald nach dem Zusammenbruch im November 1918 mußten für den ersten Teil, von Hanover bis Peine mit Anschluß nach Hildesheim, sogar schon die Erdarbeiten als Notstandsarbeiten zur Beschäftigung Arbeitsloser aufgenommen werden und nicht ganz zwei Jahre später, kurz vor seinem Ausscheiden aus dem Dienst, allerdings erst nach schwierigen Verhandlungen über die Linienführung, hatte Sympher die große Genugtuung, daß eine von allen Beteiligten gebilligte Lösung für die Strecke von Hannover bis zur Elbe und darüber hinaus preußisches Gesetz wurde: der von ihm unablässig verfochtene Kanalgedanke hatte sich endlich durchgesetzt! Getrübt wurde ihm freilich die Freude über diesen Enderfolg durch die mit dem Übergang der preußischen Hauptwasserstraßen auf das Reich zum 1. April 1921 verbundene Auflösung des preußischen Arbeitsministeriums und die dadurch eintretende Zersplitterung des Wasserbauwesens, gegen die er vergeblich angekämpft hatte; das erleichterte ihm auch den durch das preußische Überalterungsgesetz ohnehin zum 1. April 1921 gebotenen Rücktritt aus der amtlichen Stellung. Im Ruhestand hoffte er, nicht mehr beengt durch amtliche Fesseln, für die alle ihm gewordenen Anerkennungen und Auszeichnungen doch keinen genügenden Ausgleich boten, sich noch lange Jahre auf den ihm so lieb gewordenen Gebieten frei betätigen zu können.

Und an Anregungen und Aufforderungen zu solcher Betätigung fehlte es ihm nicht, denn überall in ingenieurbautechnischen, in wasser- und verkehrswirtschaftlichen Fragen wurde sein Rat gesucht und seine Mitwirkung erbeten. Durch seine zahlreichen Druckschriften, Vorträge in technischen und wirtschaftlichen Vereinen, durch seine Beteiligung an parlamentarischen Verhandlungen und seine stets streng durchdachten Gutachten (ich erwähne nur seine Mitwirkung bei den Entwürfen für den Neckar und die Main-Donau-Wasserstraße und sein auch in der Schweiz sehr beachtetes Gutachten über die Schiffbarmachung des Ober-

rheins von Straßburg bis zum Bodensee) hatte er sich in den weitesten Kreisen des Verkehrslebens Freunde und Verehrer erworben. Im Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, in dem mit den Erbauern die Benutzer der Wasserstraßen so glücklich vereinigt sind und dem er 36 Jahre, zuletzt als korrespondierendes Mitglied angehörte, suchte und fand er die erwünschte Fühlung mit Schiffahrts- und Reedereikreisen, die zum gegenseitigen Austausch von Anregungen und Wünschen führte; und wie er mit der eigentlichen Schifferbevölkerung und für sie fühlte, beweist seine Tätigkeit zur Schaffung der Schifferkirche und des Schifferkinderheims in Berlin. Sein Wunsch, dem allgemeinen Wohl zu dienen, veranlaßte ihn öfter, auch in Fragen, die mit seinen sonstigen Arbeitsgebieten nur geringen Zusammenhang hatten, seine stets eigenartigen, aber klar durchgedachten Anschauungen und Vorschläge in der Tagespresse zu veröffentlichen, z. B. über Verwaltungsreform, Besoldungsfragen, Wohnungswesen, Arbeiterlebensversicherung und ähnliches. Dem Allgemeinwohl sollte auch dienen und berechtigten Beifall fand das 1919 von ihm herausgegebene große Werk „Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben"; besonders wertvoll ist der aus seiner Feder stammende zusammenfassende Aufsatz am Schluß, in dem er mit sicherem Blick aus den fast zahllosen neuen Wasserstraßenplänen die wirtschaftlich gerechtfertigten und deshalb ausbauwürdigen herauswählt, freilich mit dem Ausdruck tiefsten Schmerzes darüber, daß auch diese eingeschränkten Pläne unter den jetzigen Wirtschaftsverhältnissen nur langsam reifen können. Seinem geliebten Weserstrom widmete er noch zuletzt seine Kräfte, als er Mitte Dezember vorigen Jahres in Minden einen weitausschauenden Vortrag über die Bedeutung dieses jetzt allein noch ganz deutschen Stroms und seines weiteren Ausbaus hielt, als Einleitung für die Gründung eines das ganze Verkehrsleben des Wesergebiets zusammenfassenden Weserbunds; der Vorsitz in diesem Bund wurde ihm übertragen, er hat ihn nicht lange führen können.

Sympher war nicht, wie man nach seinem Lebensgang geneigt sein könnte anzunehmen, ein Fanatiker der Wasserstraßen und Gegner der Eisenbahnen, im Gegenteil, er betonte immer wieder: nicht Wasserstraßen **oder** Eisenbahnen, sondern Wasserstraßen **und** Eisenbahnen! Ein gütiges Geschick hatte ihn mit seiner hervorragenden Begabung für Verkehrswirtschaft und Technik bei Beginn seiner Laufbahn in eine Zeit gestellt, wo die fortschreitende industrielle Entwickelung Deutschlands wachsende Mengen von Schwergütern in Bewegung setzte; für diese Güter eine billigere Beförderungsart, als die Eisenbahn sie bot, zu finden und so dem allgemeinen Wohl zu dienen, war seine Aufgabe und er fand ihre Lösung im Ausbau zeitgemäßer Wasserstraßen. Nach seiner Ansicht waren in der Regel nur solche Wasserstraßen des Ausbaus würdig, die die Eisenbahn von unwirtschaftlichem Massenverkehr entlasten und durch eigene Einnahmen — Verkehrsabgaben, Kraftgewinnung oder sonstige Erträge — ihre Anlagekosten verzinsen und tilgen können und gleichzeitig in anderer Weise — Hebung der Landeskultur, Erschließung neuer Rohstoffquellen, Stärkung des Wettbewerbs gegen das Ausland und dergl. — das allgemeine Wohl fördern. Diesen Grundsatz geprägt und in unermüdlicher Arbeit zur Anerkennung gebracht zu haben, ist das dauernde Verdienst Symphers auf wirtschaftlichem Gebiet.

Nur einem Mann von so hervorragender Begabung und zäher Willenskraft, von so schneller Auffassung und von leicht fließender mündlicher und schriftlicher Wiedergabe seiner Gedanken war es möglich, eine solche Lebensarbeit zu leisten, ohne zu erliegen. Aufrecht erhielt ihn der soweit möglich streng durchgeführte Wechsel zwischen Arbeit und Ruhe und Erholung, der ihn auch, von dringlichen Fällen abgesehen, davon abhielt, am Sonntag seine Amtsstube zu betreten, sein Sonntag gehörte seiner Familie! Das Bild seiner äußeren Erscheinung — wir haben es noch alle vor unserm geistigen Auge — war das eines seiner Kraft bewußten Mannes, seiner vornehmen Erscheinung entsprach sein vornehmes Wesen, das auch bei heftigsten Erörterungen seine Ruhe nicht verlor und sachlich blieb; dem Fernstehenden erschien er zwar freundlich, aber zurückhaltend, im engeren Kreise war er der herzlichsten und fröhlichsten einer, die Züge leicht von den Lichtern des Humors umspielt, ein treuer und nie versagender Freund seiner Freunde. Er, der Mann der Zahlen und Maße, hatte ausgeprägten Sinn für landschaftliche Schönheit; er suchte ihn nicht nur bei seinen großen Bauwerken, z. B. Edertalsperre und Weserüberbrückung bei Minden, zur Geltung zu bringen, sondern war stets bemüht, auch bei den Erdbauten der Kanäle, von denen ja landschaftliche Härten oft nicht zu trennen sind, besonders durch Baum- und Strauchpflanzungen mildernd zu wirken. Ich darf hier eine kleine für ihn charakteristische Erinnerung anfügen: Ein idyllisches Inselchen im Edersee — das betrieb er bei seinem letzten Besuch der Talsperre ernstlich — wollte er, bis dahin ohne Ar und Halm, käuflich erwerben, in diesem durch seine Tätigkeit zu einer landschaftlichen Schönheit ersten Ranges gewordenen See wollte er einmal auf eigenem Grund und Boden stehen können; aber der Wasserbaudirektor Muttray, mit dem er damals über Vermessung und Kauf der kleinen Insel verhandelte, ist wenige Tage vor ihm ins Grab gesunken, der Kauf ist nicht mehr zustande gekommen.

Wir hatten gehofft, unsern allverehrten Sympher noch lange Jahre mit seinem reichen Wissen und seiner gereiften Erfahrung unter uns wandeln und wirken zu sehen. Das Schicksal hat es anders gefügt, vor vier Wochen haben wir seine sterbliche Hülle auf dem Stahnsdorfer Friedhof zur letzten Ruhe begleitet. Mit der Gattin und dem einzigen Sohn trauern wir, seine Freunde, Berufsgenossen und Untergebenen, trauern alle, denen der Wasserverkehr Beruf oder Herzenssache ist, trauert das ganze Verkehrsleben Deutschlands. Aber seine Werke, mögen sie nun in Schrift und Bild nur dem Fachmann oder, in Stein und Eisen verkörpert, der großen Öffentlichkeit vor Augen treten, sie sichern ihm für alle Zeit den Ruhm eines **Meisters der Wasserbaukunst und der Wasserwirtschaft.**

Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals.

Von Oberverwaltungssekretär Neitzel-Holtenau

Die Pläne über eine Verbindung der Ostsee mit der Nordsee reichen weit zurück. Schon im 14. Jahrhundert wird der Gedanke einer Kanalverbindung von den beiden norddeutschen Hansestädten verfolgt und zu Ende des 14. Jahrhunderts stellten die Lübecker eine Verbindung zwischen der Trave und der in die Elbe führenden Delvenau mittels des sogenannten Stecknitzkanales her. Der in den Jahren 1391 bis 1398 erbaute Stecknitzkanal, durch den Lübeck damals über Mölln und Lauenburg mit Hamburg verbunden wurde und der heute noch besteht und schiffbar ist, kann als einer der ältesten Kanäle in Europa angesprochen werden. Selbstverständlich kam dieser Kanal nur als Binnenschiffahrtskanal für die Kleinschiffahrt in Frage und war für Seeschiffe nicht befahrbar. Ein anderer Kanal älterer Zeit hat zwischen der Alster und Trave bestanden, der jedoch nur 25 Jahre in Benutzung gewesen sein soll. Bereits im Jahre 1448 hatte Hamburg mit dem Herzog von Holstein, Adolph VIII., einen Vertrag abgeschlossen, der die Vereinigung der Alster und Trave betraf, welche durch Benutzung der „Beste", eines Nebenflüßchens der Trave, hergestellt werden sollte. Dieser Kanal kam jedoch erst im Jahre 1525 von seiten Hamburgs, unter Beihilfe Lübecks zustande. Die Befahrung desselben soll jedoch schon im Jahre 1550 wieder aufgehört haben, weil, wie es heißt, der Besitzer der anliegenden Güter Borstel und Jersbek wegen eines Streites mit den Städten den Kanal zuschütten ließ. Auch Wallenstein soll 1626, wie die Geschichte berichtet, eine Kanalverbindung zwischen der Ost- und der Nordsee geplant und hierfür eine große Anzahl Erdarbeiter zusammengezogen haben. Die Ausführung des Planes soll durch die Kommandoenthebung Wallensteins durch den Kaiser unterblieben sein. Dann soll Christian III. von Dänemark während seiner Regierung (1533—1559) beabsichtigt haben, einen Kanal von Ripen aus quer durch Schleswig zu führen, und zwar entweder nach Kolding mit Benutzung der Täler der Ripenau und Königsau oder nach Hadersleben. Ebenso wollte sein Thronnachfolger, Christian IV., einen Kanal zwischen Ballun und Apenrade herstellen. Außer diesen Plänen gab es noch weitere, die jedoch damals alle nicht zur Verwirklichung kamen.

Die erste wirklich bedeutende Kanal-Verbindung zwischen der Ost- und Nordsee wurde durch den im Jahre 1777 in Angriff genommenen Schleswig-Holsteinischen Kanal, den sogenannten Eiderkanal, der noch heute unter diesem Namen vielen bekannt sein wird, geschaffen, und zwar auf Betreiben des damaligen Dänenkönigs Christian VII. Der Bau des Eiderkanals dauerte sieben Jahre, von 1777—1784. Der Eiderkanal hatte eine Wassertiefe von drei Metern (neun Fuß). Für damalige Verhältnisse gewährte er mithin immerhin schon größeren Seeschiffen eine Durchfahrt. Der Kanal, von dem heute noch Reste bei Rathmannsdorf mit der Rathmannsdorfer Schleusenruine und bei Rendsburg vorhanden sind, war ein Schleusenkanal, und zwar hatte ein Schiff bei einer Gesamtdurchfahrt nicht weniger als sechs Schleusen zu durchfahren, die bei Holtenau, Knoop, Rathmannsdorf, Königsförde, Kluvensiek und Rendsburg angelegt waren. Als am 18. Oktober 1784 der Eiderkanal seiner Bestimmung übergeben wurde, konnten die beiden Herzogtümer Schleswig und Holstein damals mit Recht behaupten, in den Besitz des bis dahin größten Kanals in ganz Europa gelangt zu sein, für welchen die nach damaligen Verhältnissen recht bedeutende Summe von 9 044 754 Mk. aufgebracht worden war. Ein halbes Jahrhundert lang etwa genügte der Eiderkanal den Ansprüchen der Schiffahrt, dann schon wurden Stimmen laut, daß der Kanal unzulänglich sei. Für die größere Schiffahrt genügte diese Wasserstraße nicht mehr. Die umfangreiche Schleusenhaltung des Kanals und seine vielen und starken Krümmungen machten sein Befahren für viele Schiffe mehr und mehr unmöglich. Auch dauerte die Durchfahrt durch den Eiderkanal immerhin recht lange; Segelschiffe brauchten mindestens drei bis vier Tage und Dampfer 40 Stunden.

So wurde schon im Jahre 1848 ein Vorschlag zur Umgestaltung des Eiderkanals gemacht, damit auch größeren Schiffen eine Durchfahrt ermöglicht und die Befahrung überhaupt im allgemeinen erleichtert wurde. Man beabsichtigte, das Fahrwasser der Eidermündung zu verbessern, die Eider zu berichtigen und die östliche Mündung des Kanals von Holtenau nach Eckernförde zu verlegen. Außer diesem Plane wurden in den Jahren 1848 und 1849 noch weitere Projekte ausgearbeitet, die jedoch alle unverwirklicht blieben. Erst im Jahre 1864 griff die preußische Regierung den Plan zur Schaffung eines guten Verbindungsweges von der Ost- zur Nordsee wieder auf und beauftragte durch das preußische Handelsministerium den Geheimen Baurat Lentze, eine Untersuchung darüber anzustellen, welche Linie zum Zwecke der Herstellung eines Handels- und Marinekanals am besten geeignet sei. Geheimrat Lentze entschloß sich damals für die Linie Eckernförde—Sankt Margarethen. Nachdem durch den dänischen und österreichischen Krieg Schleswig-Holstein an Preußen fiel, nahm die preußische Regierung den Plan zur Schaffung eines verbesserten Nord-Ostsee-Kanals mit größerem Interesse auf, sie ließ den Eiderkanal daraufhin untersuchen,ob er sich durch Ausbau zu einem zeitgemäßen Seeschiffahrtskanale umgestalten ließe. Dieser Plan fand aber wegen der in der Eidermündung befindlichen Untiefen, deren dauernde Beseitigung ausgeschlossen erschien, keine Ausführung. Erst als dann nach dem Kriege 1870/71 das neue deutsche Reich entstand und Deutschland emporblühte, insbesondere der deutsche Handel und Verkehr und die Schiffahrt größer wurden und bald ungeahnte Höhen erreichten, und, was sehr ausschlaggebend war, die deutsche Kriegsflotte erstarkte, sah man in immer weiteren maßgebenden Regierungskreisen ein, daß die Schaffung eines verbesserten Kanalweges von der Nord- zur Ostsee für Deutschland dringende Notwendigkeit wurde. Der veraltete Eiderkanal genügte den Ansprüchen der Schiffahrt schon lange nicht mehr, und der gefährliche Weg um Skagen war zeitraubend und kostspielig, forderte alljährlich viele Opfer an Schiffen und Menschenleben, und vom strategischen Standpunkte war die Schaffung eines Nord-Ostsee-Kanales dringendes Gebot, da der Weg um Skagen durch dänisches Hoheitsgebiet führte und im Kriegsfalle leicht gesperrt werden konnte. Trotzdem blieben mehrere ausgearbeitete Pläne vorläufig auch jetzt noch unausgeführt.

Erst das Jahr 1878 endlich brachte einen neuen Zeitabschnitt in der Vorgeschichte des Nord-Ostsee-Kanals, indem ein Hamburger Kaufmann und Reeder, H. Dahlström, eine Schrift: „Die Ertragsverhältnisse eines schleswig-holsteinischen Seeschiffahrts-Kanals, Hamburg 1878" veröffentlichte. Die Pläne Dahlströms gingen anfangs darauf hinaus, für den Nord-Ostsee-Kanal eine Aktiengesellschaft zu gründen, eine Absicht, die vom Reiche aus naheliegenden Gründen bald verworfen wurde. Die Dahlströmschen Pläne fanden von der Regierung anfangs wenig entgegenkommende Aufnahme. Trotzdem erlahmte Dahlström bei seinen Plänen und Bestrebugen zur Schaffung eines Nord-Ostsee-Kanals nicht und trat im Oktober 1879 mit einer neuen Broschüre: „Der Nord-Ostsee-Kanal als Durchstich mit Endschleusen zwischen der Elbmündung, dem Eidergebiet und der Kieler Bucht" an die Öffentlichkeit und legte sie den deutschen Behörden vor, woraufhin er im März 1880 von der Regierung in Schleswig die Erlaubnis zur Vornahme der Vorarbeiten für den Kanal erhielt. Das von Dahlström zusammen mit Wasserbauinspektor Boden ausgearbeitete Kanalprojekt Brunsbüttel—Rendsburg—Kiel gab im allgemeinen später die Grundlage für das Reichsprojekt ab.

Durch das Reichsgesetz vom 16. Mai 1886 wurde dann die Herstellung eines für die Benutzung durch die deutsche Kriegsflotte geeigneten Schiffahrtskanales von der Elbmündung über Rendsburg nach der Kieler Bucht auf Kosten des deutschen Reiches unter der Voraussetzung genehmigt, daß Preußen zu den auf 156 Millionen Mark veranschlagten Gesamtherstellungskosten den Betrag von 50 Millionen Mark im voraus gewährt. Dieser Bedingung wurde durch das preußische Landesgesetz vom 16. Juli 1886 genügt. So wurde nach langen Verhandlungen hierdurch endlich die gesetzliche Grundlage zur Schöpfung unseres heutigen gewaltigen Kaiser-Wilhelm-Kanals gegeben.

Der Grundstein zum Bau des neuen Nord-Ostsee-Kanals wurde am 3. Juni 1887 durch den greisen deutschen Kaiser Wilhelm I. gelegt. Der schwierige, großartige Bau dauerte acht Jahre, von 1887 bis 1895, und im Juni 1895 fand in Holtenau die bekannte feierliche Schlußsteinlegung durch Kaiser Wilhelm II. statt. Deutschland hatte durch den vollendeten Nord-Ostsee-Kanal eine kulturelle Großtat geschaffen, ein Zeichen bewußter Kraft und Macht.

Nachdem der Kaiser-Wilhelm-Kanal etwa ein Jahrzehnt lang den Ansprüchen der deutschen Kriegsmarine genügt, wie auch bei einem steigenden Verkehr der Handelsschiffahrt größte Dienste geleistet hatte, mußte der Erkenntnis Raum gegeben werden, daß seine Einrichtungen im Vergleich zu den stetig wachsenden Anforderungen der Schiffahrt an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt seien und schon wieder unzulänglich waren. Die Schiffsabmessungen hatten in den zehn Jahren sprungweise zugenommen. Hierzu kam, daß die Zahl der den Kanal befahrenden größeren Dampfer immer mehr wuchs, wodurch bei den bisherigen Kanalabmessungen ein zunehmeendes zeitweiliges Stilliegen der kleineren Fahrzeuge und Schleppzüge in den Ausweichen verursacht und eine Hemmung des sonst so erfreulich immer mehr steigenden Verkehrs bedingt war. Im Jahre 1907 fand daher bereits eine großzügige Kanalerweiterung die Billigung der gesetzgebenden Körperschaften des deutschen Reiches. Die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kauals wurde in den Jahren 1907 bis 1914 ausgeführt, und am 24. Juni 1914 wurde der erweiterte Kaiser-Wilhelm-Kanal durch den regierenden deutschen Kaiser, Wilhelm II., dem Weltverkehr übergeben.

Dies war der Entstehungsweg unseres heute größten und wichtigsten deutschen Kanals, mit den größten Schleusen der Welt. Möge das bewährte vollendete Werk aller Welt bezeugen, was Deutschland durch Fleiß, Tüchtigkeit und gediegenes Wissen zu leisten fähig war, und möge der Kaiser-Wilhelm-Kanal dem deutschen Vaterlande reichen Segen bringen.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Was stellt die Industrie auf der Miama aus? Einen sehr großen Anteil an der umfangreichen Beschickung der Mitteldeutschen Ausstellung Magdeburg 1922 hat vor Behörden, Verwaltungskörpern, Verbänden, Handel und Gewerbe naturgemäß die deutsche Industrie. Einige bemerkenswerte Ausstellungsobjekte sollen nachstehend kurz bezeichnet werden:

Zeitgemäß sind Anlagen zur Verwendung und rauchlosen Verbrennung geringwertiger oder minderwertiger Brennstoffe, modernster Sparfeuerungsanlagen, neuartige Müllverwertungsverfahren, Ascheaufbereitungsanlagen, Magnetscheide-Anlagen, Sparbau-Materialien, neuzeitliche Bearbeitungsmethoden und die Psycho-Technik. Komplette Transport-Einrichtungen, Kollergänge, Verbrennungsmotoren und kompressorlose Treiböl-Motoren zum Betriebe mit Braunkohlen-Teeröl, Benzol, Rohöl werden in erster Linie den Fachmann interessieren. Die elektrische Groß-Stromversorgung einzelner Provinzen und ausgedehnter Gebiete durch Überland-Zentralen wird in gemeinverständlicher Weise demonstriert, in Verbindung hiermit gelangen zur Ausstellung elektrische Spezialmaschinen, sowie Elektromotoren allerneuester Konstruktion. Die Gastechnik wird durch Modelle von Gaserzeugungsöfen und Gaswerken vertreten sein. Auf Neueinrichtungen im Gaswerk (Kammeröfen aus Vertikalöfen, Zentral-Generatoranlagen mit Koksheizung bezw. Braunkohlen-Brikettheizung und Tieftemperaturteer-Gewinnung) wird hingewiesen, wobei gleichzeitig die Mengenverhältnisse der Ausbeute aus Kohle in Vergleich gebracht werden. Besondere Beachtung verdienen die verschiedenen Anwendungsarten des Gases zu Beleuchtung, Heizung, Koch- und Gewerbezwecken in Verbindung mit den dazugehörigen Apparaten. Nachweis der Wirtschaftlichkeit, Kostenberechnungen für Anlage als auch für Betrieb dienen als Ergänzung. Ölmühlen im Betriebe, Ziegelei-Maschinen, Modelle von Ring- und Kalköfen, ferner Schiffsdampfmaschinen, Schiffsmotoren, Kessel und Überhitzer, Treppenrostfeuerungen, Eismaschinen, Wärme- und Kälteschutz-Isolierungen sind Ausstellungsobjekte, die starkem Interesse begegnen werden. Die Schwachstrom-Elektrotechnik stellt u. a. komplette automatische Fernsprechzentralen für Selbstanschluß, elektrische Alarm-Anlagen, elektrische Uhren, Signal-Apparate, Wächter- und Arbeitszeit-Kontrolleinrichtungen, sowie modernste Akkordzeitkontroller aus. In vorbildlicher Weise eingerichtete Röntgen- und elektromedizinische Laboratorien unterrichten sowohl den Arzt wie auch den Techniker über bemerkenswerte Neuerungen auf diesem Gebiet.

Die landwirtschaftliche Großmaschinen-Industrie, Firmen landwirtschaftlicher Kleinmaschinen und Geräte, Karosserie- und Fahrzeugfabriken, Fabrikanten von landwirtschaftlichen Gebrauchsgegenständen sind durch erhebliche Platzbelegung auf der Miama vertreten. Die Luftfahrzeug-Industrie beteiligt sich durch Modelle von Luftschiffen, Flugzeuge und sonstige geeignete Ausstellungsobjekte. Ebenfalls in die Erscheinung tritt die Automobilbranche mit Kleinautos, Einspurautos, Überland-Geschäftswagen und Spezial-Fahrzeugen.

In sehr anschaulicher und ausführlicher Weise wird das Verkehrswesen mit seinen Betriebsmitteln und Industrien berücksichtigt. Das Verkehrsministerium bzw. die Eisenbahnverwaltung, die Waggonbau- und Bahnmaterialfirmen stellen neuzeitliche und vorbildliche Personen- und Güterwagen mit sämtlichen technischen Spezialeinrichtungen aus, weiterhin Drehscheiben, Signal- und Stellwerke, Muldenschipper, Straßenbahnwagen usw. Eine übersichtliche Darstellung der deutschen Binnenschiffahrtswege in Verbindung mit Modellen von projektierten und im Bau befindlichen Binnenschiffahrtskanälen — insbesondere des Mittellandkanals — eine vorbildliche Gesamtanlage eines mittel-

deutschen Industriehafens. Schiffsmodelle, Modelle von Schiffshebewerken, ein großes Betonwohnschiff für Wasserbau-Arbeiter, Neuerungen im Eisenbahn- und Straßenbahnwesen (u. a. Fahrkarten-Druckapparate im Betriebe) sowie sonstiges hochinteressantes Anschauungsmaterial wird gezeigt. Die Reichspostverwaltung wird vertreten sein durch ein modernes Selbstanschlußamt (Fernsprechvermittlung durch automatischen Betrieb) und durch die Aufstellung eines drahtlosen Rundspruchempfängers zur Aufnahme von Wirtschaftsnachrichten, Musikvorführungen und dergleichen. Betriebsmittel für kommunales Straßenreinigungswesen, Automobilzüge, Feuerlöschzüge und Feuerlöschwesen, eine kommunale Kassenstelle als Girozentrale und Ortsgirokasse, das Modell einer kompletten städtischen Kläranlage sind in der Abteilung für Kommunalwirtschaft angemeldet. Die Stadtverwaltungen als solche beteiligen sich mit anerkennenswertem, bedeutendem Interesse als Aussteller in den Abteilungen Siedlung, Sozialfürsorge und Kommunal-Wirtschaft.

Neben geologischen Übersichten über die Bodenschätze Deutschlands werden Modelle aus dem mitteldeutschen Braunkohlen-Bergbau vorgeführt, ferner wertvolle Sammlungen mitteldeutscher Stein- und Kalisalze, sowie heimische Gesteinsarten. Die chemische Industrie zeigt die einzelnen Roh- bzw. Ursprungsprodukte wie auch die Umwandlungs- und Verwertungserzeugnisse für Hygiene, Industrie und Landwirtschaft.

Bei der Menge des zur Schau gestellten Materials ist es gänzlich unmöglich, an dieser Stelle auch nur annähernd umfassende Angaben zu machen. Jedenfalls steht es fest, daß die Miama 1922 in vorbildlicher Weise alle mit dem Wiederaufbau Deutschlands in Zusammenhang stehenden Probleme des Kultur- und Wirtschaftslebens anschaulich zur Darstellung bringt, und hieraus wertvolle Anregungen für die zukünftige Weiterentwicklung des deutschen Volkslebens zu ziehen sind.

Ing. Kattner.

Sonderlehrgang für Spedition, vom 3. bis 15. Juli 1922.

Veranstaltet vom Institut für Verkehrslehre, Köln.

Verkehr und Weltwirtschaft.
Montag, den 3. Juli, vormittags 9—10 Uhr. Geheimrat Prof. Dr. Thieß.

Die wirtschaftliche Lage des Speditionsgewerbes seit dem Krieg.
Montag, den 3. Juli, vormittags 10—12 Uhr. Direktor Böhm, Rhenus-Transportgesellschaft, Köln.

Die europäischen Großverkehrswege.
Dienstag, den 4. Juli, vormittags 9—10 Uhr. Dr. Napp-Zinn.

Die Entwicklung der Organisationen des Speditionsgewerbes.
Dienstag, den 4. Juli, vormittags 10—12 Uhr. E. F. C. Soest, i. Fa. A. Kinkel, G. m. b. H., Hagen.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Speditionsgewerbes.
Dienstag, den 4. Juli, mittags von 12—1 Uhr. Dr. Heider.

Der betriebswirtschaftliche Aufbau eines Speditionsunternehmens.
Mittwoch, den 5. Juli, vormittags von 9—12 Uhr. Direktor Dr. Esch.

Aus der Geschichte des Speditionsgewerbes.
Donnerstag, den 6. Juli, vormittags von 9—10 Uhr. Dr. Klersch.

Die Sammelladungsspedition, volks- und betriebswirtschaftlich, einschl. der Gütersammelstellen.
Donnerstag, den 6. Juli, vormittags 10—12 Uhr. E. F. C. Soest.

Die internationale Spedition.
Freitag, den 7. Juli, vormittags 9—10 Uhr. Metzger, i. Fa. Danzas & Co., Köln.

Die Bahnspedition.
Freitag, den 7. Juli, vormittags 10—11 Uhr. Dr. Heider.

Die Organisation eines Möbeltransportgeschäfts.
Freitag, den 7. Juli, vormittags 11—1 Uhr. Rosenberger, i. Fa. Schäfer, Berlin.

Die Entwicklung und Bedeutung der Organisationen des Möbeltransportgewerbes.
Sonnabend, den 8. Juli, vormittags 9—10 Uhr. W. Licht, i. Fa. W. Licht, Köln.

Grundzüge der Preisbildung im Speditionsgewerbe.
Sonnabend, den 8. Juli, vormittags 10—11 Uhr. Direktor Dr. Esch.

Preiskonventionen im Speditionsgewerbe.
Sonnabend, den 8. Juli, vormittags 11—12 Uhr. Direktor K. Heimann, i. Fa. Alltrans A. G., Köln.

Die Verzollung des Speditionsgutes.
Montag, den 10. Juli, vormittags 9—10 Uhr. Dir. Böhm.

Die Verkehrssteuern und der Spediteur.
Montag, den 10. Juli, vormittags 10—12 Uhr. Oberinspektor Breuer, Landesfinanzamt Köln.

Das Lagergeschäft.
Dienstag, den 11. Juli, vormittags 9—11 Uhr. Direktor Dr. Esch.

Grundzüge der Güterbeförderung durch die Eisenbahn.
Dienstag, den 11. Juli, vormittags 11—1 Uhr. Oberregierungsrat Löhr, Eisenbahnverkehrsamt Köln.

Grundzüge der Güterbeförderung durch die Schiffahrt.
Mittwoch, den 12. Juli, vormittags 9—11 Uhr. Dr. Heider.

Der öffentliche Kraftwagengüterverkehr und seine Zusammenhänge mit Spedition und Eisenbahn.
Mittwoch, den 12. Juli, vormittags 11—12 Uhr. Ministerialrat Geh. Baurat Köpcke, Dresden.

Die Versicherungsgeschäfte des Spediteurs.
Donnerstag, den 13. Juli, vormittags 9—10 Uhr. N. Köhler, i. Fa. Blum & Popper A. G., Köln.

Grundzüge des Nachrichtenverkehrs.
Donnerstag, den 13. Juli, vormittags 10—12 Uhr. Dr. Schlottner, Postdirektor, Bonn.

Das Lohn- und Gehaltswesen im Speditionsgewerbe.
Freitag, den 14. Juli, vormittags 9—10 Uhr. Dr. Adrian, Duisburg.

Die Haftung für Kostbarkeiten.
Freitag, den 14. Juli, vormittags 10—11 Uhr. Dr. Senckpiehl, Amtsgerichtsrat, Werder (Havel).

Die rechtliche Stellung des Bahnspediteurs.
Freitag, den 14. Juli, vormittags 11—12 Uhr. Dr. Senckpiehl.

Die Geltung der Beförderungs- und Lagerbedingungen der Spediteure, Möbeltransporteure und Lagerhalter.
Sonnabend, den 15. Juli, vormittags 9—10 Uhr. Dr. Senckpiehl.

Die Konzernbildung innerhalb des Speditionsgewerbes.
Sonnabend, den 15. Juli, vormittags 10—11 Uhr. Direktor Dr. Esch.

Die praktische und wissenschaftliche Ausbildung des zukünftigen Spediteurs, Möbeltransporteurs und Lagerhalters.
Sonnabend, den 15. Juli, vormittags 11—12 Uhr. Direktor Dr. Esch.

Die Vorträge finden im Institutsgebäude statt.

Zu den Vorträgen treten Besichtigungen von Verkehrsbetrieben, insbesondere Speditions- und Schiffahrtsunternehmen, sowie der Güter- und Zoll-Abfertigungs-Einrichtungen. Außerdem ist beabsichtigt, Betriebe der Verkehrsmittelindustrie, die für die Speditionsunternehmen von Interesse sind, zu besichtigen.

Zur Teilnahme an dem Lehrgang sind berechtigt die Leiter sowie Angestellten in höherer Stellung von Verkehrsunternehmen, in erster Linie von Speditionsbetrieben. Über die Zulassung weiterer Personen wird im Einzelfall auf Grund von Angaben nebst Belegen über die Vorbildung entschieden. In beschränkter Zahl sind Studierende der Universität zugelassen. Der Lehrgang soll grundsätzlich in seiner Gesamtheit belegt werden. Ausnahmsweise kann die Teilnahme an Einzelvorlesungen gestattet werden. Das Honorar für den Lehrgang insgesamt beträgt 300 Mark (für Deutschösterreicher 200 Mark), für die Einzelstunde 10 Mark.

Anmeldungen sind tunlichst bald erbeten, spätestens bis 15. Mai. Auswärtigen wird über die Unterkunftsverhältnisse bereitwillig Auskunft erteilt.

Institut für Verkehrslehre, Köln, Augustinerplatz 5.

Reichsausschuß für Schiffbau und Schiffsablieferung. Der Reichsausschuß für Wiederaufbau der Handelsflotte Berlin, verl. Hedemannstraße 4, führt ab 1. April 1922 die Amtsbezeichnung „Reichsausschuß für Schiffbau und Schiffsablieferung".

Zentralarbeitsgemeinschaft des deutschen Transport- und Verkehrsgewerbes. In einer Vorstandssitzung der Zentralarbeitsgemeinschaft des deutschen Transport- und Verkehrsgewerbes am 25. März lagen folgende Anträge der Reichsarbeitsgemeinschaft der Spedition vor:

a) Antrag zur Erlangung von Sitzen des Speditionsgewerbes in den Bezirkseisenbahnräten und dem Reichseisenbahnrat. Dasselbe wurde angestrebt für die ständige Tarifkommission. Der Vorstand beschloß hierzu, den Antrag der Spedition bezüglich ihrer Vertretung zusammen mit den Kleinbahnen in den Bezirkseisenbahnräten weiterzugeben. Ferner soll bei der Behörde beantragt werden, daß die Spedition im Reichseisenbahnrat neben den anderen Gewerben, die bereits für eine Vertretung im Entwurf genannt sind, aufgeführt werden soll.

b) Ein weiterer Antrag gegen die Erhöhung der Nebengebühren und gegen den Staffeltarif wurde vom Vorstand nicht weitergegeben, weil in dieser Hinsicht bereits vorbereitende Maßnahmen schweben.

Konferenz in Genua: Für die auf der Konferenz von Genua wahrscheinlich zu behandelnden Fragen der Binnenschiffahrt wurden von der Zentralarbeitsgemeinschaft folgende Punkte als der Regelung bedürftig bezeichnet:

a) Erleichterung in der Paßfrage auf den internationalisierten Strömen.

b) Gleichberechtigung der deutschen Schiffahrt mit derjenigen der Polen auf den östlichen Wasserstraßen: Oder, Netze und Weichsel. Berechtigung zur Einrichtung von Büros in polnischen Städten, ebenso wie dies von den Polen in deutschen Städten bereits geschieht.

Ferner wurde bekanntgegeben, daß eine Abhandlung des Herrn Dr. Schmitz über die Schwierigkeiten vorlag, die durch

den Friedensvertrag, besonders durch seine Auslegung für die Binnenschiffahrt entstanden sind. Diese Denkschrift soll den deutschen Vertretern für Genua als Anlage zu den oben unter a) und b) genannten Forderungen mitgegeben werden. Auch der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hatte die angeschlossenen Körperschaften gebeten, sich darüber zu äußern, ohne daß eingehende Antworten eingegangen sind.

Eisenbahntariffrage. In der Tariffrage hat sich die Lage seit der Mitteilung im Heft 6 nicht geändert. Die Eisenbahndirektion Essen hat für den Westen umfangreiche statistische Erhebungen eingeleitet, irgendein praktischer Erfolg für die Schiffahrt ist bisher nicht erreicht. Infolgedessen ist vom Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt durch eine besondere Eingabe erneut an den Herrn Reichsverkehrsminister herangetreten worden, um diese Angelegenheit zu beschleunigen, die in Aussicht gestellte Aussprache des Verkehrsministeriums mit dem Osten möglichst bald herbeizuführen und die Zusagen zu verwirklichen, die der Herr Verkehrsminister seinerzeit gelegentlich seiner Aussprache mit dem Reichsausschuß getan hat. Es ist ferner hierbei eine erneute Sitzung von den Vertretern des Reichsausschusses mit dem Herrn Verkehrsminister beantragt worden, um Gelegenheit zu haben, den so oft schriftlich geäußerten Forderungen der Binnenschiffahrt durch mündliche Aussprache Nachdruck zu verschaffen. Das Verkehrsministerium hatte zunächst die Tarifkommission und die Interessenten der Elbe und der märkischen Wasserstraßen zum 12. April, 1,30 Uhr nachmittags, nach Magdeburg, Handelskammer, zu einer Besprechung über die Ausgleichstarife eingeladen, wie sie am 20. Februar in Duisburg mit den Stromgebieten des Westens stattfand. Die Besprechung für die Oder soll demnächst erfolgen.

Ersparnisse in den Feuerungsbetrieben. Gelegentlich der Vollversammlung des Reichsausschusses am 22. März hielt Herr Dipl.-Ing. zur Nedden, Geschäftsführer des Sachverständigen-Ausschusses für Brennstoffverwendung beim Reichskohlenrat, einen Vortrag darüber, wie Ersparnisse in den Feuerungsbetrieben zu erzielen sind. Seitens des Herrn Vorsitzenden wurde auf die Wichtigkeit dieser Angelegenheit für die Binnenschiffahrt hingewiesen und die Mitarbeit des Reichsausschusses zugesagt. Es ist beabsichtigt, zunächst im Einvernehmen mit dem Sachverständigen-Ausschuß für Brennstoffverwendung eine Denkschrift aufzustellen, auf welche Weise Ersparnisse zu erzielen sind. Zu diesem Zweck hat der Reichsausschuß die Körperschaften aufgefordert, Vertreter zu benennen, die mit dem Sachverständigen-Ausschuß diese Denkschrift vorzubereiten in der Lage sind. Die erste gemeinsame Sitzung hierüber ist für den 3. Mai geplant.

Befähigungsnachweise. Das Reichsverkehrsministerium teilt mit, daß beabsichtigt sei, in etwa vier Wochen im Ministerium eine Besprechung mit den Interessenten über die Frage der Befähigungsnachweise abzuhalten. Das Material hierfür ist bereits seit längerer Zeit in den Händen der Körperschaften der Stromgebiete. Die Körperschaften werden gebeten, sich rechtzeitig über die Persönlichkeiten schlüssig zu werden, die an dieser Besprechung teilnehmen können.

Bauaufsicht von Schiffen. Auf die Anfrage des Reichswirtschaftsministerium, ob der vom Germanischen Lloyd vorgeschlagenen Bauaufsicht von Schiffen zugestimmt wird oder nicht, wurden die angeschlossenen Körperschaften aufgefordert, zu dieser Frage Stellung zu nehmen. Sämtliche eingegangenen Antworten, und zwar die des Partikulierschifferverbandes Jus et Justitia, der Freien Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressenten, Minden, der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt E. V. Magdeburg, des Schiffahrtsvereins Breslau und des ostpreußischen Vereins für Binnenschiffahrt, Königsberg, nahmen einen ablehnenden Standpunkt ein. Infolgedessen ist in diesem Sinne an das Verkehrsministerium berichtet worden. Von den nicht aufgeführten Körperschaften ist trotz wiederholter Aufforderung keine Antwort eingegangen. Es wurde daher angenommen, daß sie dieser Angelegenheit kein Interesse entgegenbringen.

Sitzung des Reichsverbandes des deutschen Verkehrsgewerbes am 9. März in Heidelberg. Der Vorsitzende, Herr Generaldirektor Draeger, legte in längeren Ausführungen Zweck und Ziel des Reichsverbandes und dessen Notwendigkeit dar. In Anschluß hieran gab das geschäftsführende Vorstandsmitglied Geh. Justizrat Dr. Hiekmann einen eingehenden Bericht über die Geschäftslage. Darauf wurde eingehend über die wichtigsten Fragen, insbesondere das Verhältnis des Reichsverbandes zu der Vereinigung der Arbeitgeberverbände und dem Reichsverband des Verkehrswesens die Frage der berufsständigen Vertretung, das Arbeitslosengesetz und das Arbeitszeitgesetz verhandelt.

Verkehrswerbung. Auszug aus dem Bericht des Beauftragten des Reichsverkehrsministeriums bei der Deutschen Gesandtschaft in Wien.

In meinem Verkehrsbericht Nr. 47 vom 22. Dezember 1921 hatte ich unter 3 darauf hingewiesen, daß in der letzten Zeit eine Firma Bock & Herzfeld in Wien in der „Neuen Freien Presse" durch eine umfangreiche „Polens Industrie und Handel" benannte Beilage für polnische Firmen wirbt. Diese Beilage hat sich zu einer ständigen Einrichtung ausgebildet. Neuerdings erscheint nun, von derselben Firma zusammengestellt, eine weitere Beilage unter dem Titel „Italiens Industrie und Handel". Sie enthält Nachrichten über italienische Banken, Speditionsfirmen, vor allem aber auch eingehende Schilderungen über die Verhältnisse der großen Triester Schiffahrtsgesellschaften (Lloyd Triestino, Cosulich-Line und Navigatione Libera Triestino). Es wäre wohl zu erwägen, ob nicht die deutschen Verkehrsinteressenten veranlaßt werden sollten, aus ihrer bisher geübten Zurückhaltung hervorzutreten. In der Wiener Presse habe ich an Ankündigungen deutscher Schiffahrtsgesellschaften bisher nur einzelne Annoncen der Hamburg-Amerika-Linie entdecken können.

Ich beehre mich hiervon ergebenst Mitteilung zu machen.

Die Geschäftsführung.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Bericht der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel über die Lage der Rheinschiffahrt im Monat März 1922. Im Vergleich zu dem vergangenen Monat war der Wasserstand des Rheins in diesem Monat als durchaus günstig zu bezeichnen. Der Cauber Pegel bewegte sich stets über 2 m, so daß der Kahnraum gut ausgenutzt werden konnte. In der zweiten Hälfte des März trat in dem oberen Stromgebiet eine solche Aufbesserung ein, daß es möglich war, auch die für den Oberrhein bestimmten Fahrzeuge auf einen Tiefgang von etwa 2 m abzuladen. In den letzten Tagen wurde jedoch von den oberrheinischen Beobachtungspunkten schon wieder ein Rückgang des Wasserstandes gemeldet, der wohl in dieser Jahreszeit, wo meist der Wasserstand ziemlich stabil bleibt, nicht von Dauer sein dürfte. Der Cauber Pegel zeigte am 1. März 2,56 m, stieg bis zum 5. März auf 2,92 m, ging bis zum 21. März wieder auf 2,08 m zurück, um dann wieder bis auf 2.45 m (25. März) anzusteigen. Am 30. März verzeichnete er 2.32 m. Für die Talfahrt war ausreichend Wasser vorhanden. Das an den meisten Tagen sehr unsichtige Wetter störte den Betrieb oft sehr erheblich.

Leerraum stand im vergangenen Monat reichlich zur Verfügung. Im letzten Drittel des Monats wurden in Anbetracht der gestiegenen Nachfrage und des immer knapper werdenden Schiffsraumes Befrachtungen zu Börsenfrachtsätzen nicht mehr angenommen.

Die Frachten von den Rhein-Ruhr-Häfen nach Mannheim wurden bis zur Mitte des Monats mit 25 Mk. je Tonne, von Rhein-Herne-Kanalplätzen nach Mannheim mit 27 bis 30 Mk. je Tonne notiert. Von da ab gelangten nur Tagesmieten zur Notierung. Diese betrugen 1 Mk. je Tag und Tonne Tragfähigkeit bei 25 Tagen Garantie, Basis Rhein-Ruhrhafen Mannheim, und 1 Mk. bis 1,35 Mk. je Tag und Tonne Tragfähigkeit bei 25 Tagen Garantie für Reisen vom Kanal zum Oberrhein.

Das Schleppgeschäft lag durchweg ruhig. Der Schlepplohn von Ruhrort nach Mannheim betrug Anfang des Monats 40 Mk. die Tonne. Infolge der erhöhten Kohlenpreise stiegen die Schlepplöhne jedoch in der zweiten Hälfte des Monats auf 50 Mk. je Tonne, Basis Ruhr-Mannheim. Wegen der am 1. April zu erwartenden Kohlensteuererhöhung wird vermutlich auch eine Kohlenpreissteigerung eintreten, die ein weiteres Anziehen der Schlepplöhne zur Folge haben wird.

Der Kohlen- und Koksversand hielt sich in den normalen Grenzen; die Kipperleistungen dagegen waren zu Monatsanfang gering, sie betrugen in den ersten Tagen nur rund 17 000 t. Vom 6. März ab war ein Steigen der Leistungen zu verzeichnen bis auf rund 34 000 t (13. März). In der zweiten Monatshälfte betrugen sie arbeitstäglich 27 500 t.

Die Zahl der nach dem Oberrhein abgeschleppten Kähne betrug vom 1. bis einschl. 28. März insgesamt 56,8 mit 554 700 t, oder im Durchschnitt arbeitstäglich 24 mit 23 112,5 t. (Im Vormonat insgesamt 342 Kähne mit 259 977 t, im Durchschnitt arbeitstäglich 15 Kähne mit 11 303 t.) Nach dem Main wurden in der gleichen Zeit 10 Kähne mit 9864 t geschleppt. (Im Vormonat 8 Kähne mit 4892 t.)

Die Getreidespedition hatte in der ersten Hälfte des Monats einige Getreideeinkünfte zu verzeichnen, die ihre Umschlagsbetriebe zu einem kleinen Teil beschäftigten. In der zweiten Hälfte hörten die Ankünfte vollkommen auf, da das Steigen der Devisenpreise den Importeuren die Einfuhr nicht mehr gestattete. Die Beschäftigungslosigkeit hat so stark zugenommen, daß zum Teil für die Arbeiter keine Arbeit vorhanden war.

In dem übrigen Umschlags- und Speditionsgeschäft war die Beschäftigung zum Teil ungenügend und die Geschäftslage, weil die Übernahmen zum Teil durch die starke Konkurrenz trotz der täglich steigenden höheren Betriebsunkosten und der von der Eisenbahn andauernd den Verladern bereiteten Schwierigkeiten, vielfach als nicht mehr lohnend bezeichnet werden kann.

Die am 3. Februar festgesetzten Löhne für die Schiffsmannschaften erhöhten sich, wie bereits im vorigen Bericht er-

wähnt, gegen die Januarlöhne um 20 % und gegen die Februarlöhne um 8 %. Über die seitens des Schiffspersonals erneut geforderte wesentliche Erhöhung der Löhne finden zur Zeit Verhandlungen zwischen den Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen statt.

Den Hafenarbeitern und Maschinisten in Duisburg wurde für die erste Hälfte des Monats eine Kopfzulage von 10 Mk., und ab 15. März eine solche von 17,50 Mk. gewährt.

Die städtischen Hafengebühren wurden um 25 % und die Eisenbahntarife um 20 % ab 1. März erhöht. Diese letztere Maßnahme verschärft die schwierige Lage der Rheinschiffahrt wesentlich.

Lohnverhandlungen wegen Neufestsetzung der Schifferlöhne im Gebiete der westdeutschen Kanäle ab 1. April d. J. haben am 7. April zwischen Vertretern des Arbeitgeberverbandes einerseits und des Transportarbeiterverbandes und des Zentralverbandes der Maschinisten und Heizer andererseits begonnen. — Die Lohnverhandlungen im Rheingebiete sind ergebnislos abgebrochen worden.

Dortmunder Hafenerweiterung. Die städtische Hafenverwaltung zu Dortmund beabsichtigt, die vor dem Kriege geplante Hafenerweiterung in etwas anderer Form und teilweise in größerer Ausdehnung jetzt zur Ausführung zu bringen. Infolge der veränderten Verhältnisse kann der frühere Plan, die vom Hafen eingeschlossene „Union-Vorstadt-Kolonie" in irgend einer Form von der Dortmunder Union zu erwerben und hier neues Hafengelände zu schaffen, sowie im Anschluß an den Schmiedinghafen einen Nordhafen zu erbauen und den Kanalhafen bis zum ersten Sicherheitstor der Kanalhaltung Dortmund-Henrichenburg zu erweitern, nicht in der vorgesehenen Weise durchgeführt werden. Im vergangenen Herbste hat die Regierung der Stadt Dortmund auf Antrag gestattet, zur Erweiterung des Hafens auf dem Gelände zwischen Emscher, der Umgehungsbahn Nette-Kurl und dem Hafenbahnhof in dem Stadtteil Huckarde, sowie östlich des Dortmund—Ems-Kanals das vereinfachte Enteignungsverfahren vom 11. September 1914 zur Anwendung zu bringen. In diesem Gebiete will die Hafenverwaltung neue Hafenanlagen, vor allem Bau- und Lagerplätze mit Bahnanschluß, der unmittelbar vom Hafenbahnhof in Huckarde ausgehen soll, schaffen. Das Gelände soll teilweise auch Wasseranschluß erhalten. Zu dem Zweck verhandelt die Stadtverwaltung mit der Verwaltung des Dortmund—Ems-Kanal zu Münster wegen Verschiebung der jetzigen Hafengrenze nach Norden bis zum Kilometer 3,1. Es würde dann das dem Staate gehörige Kanalstück von Kilometer 1,44 bis Kilometer 3,1 = 1,66 Kilometer, in das Eigentum der Stadt übergehen. Für die Überlassung des Kanalstückes würde die Stadt nichts zu zahlen haben, sondern nur die Verpflichtung übernehmen, das auf dieser Strecke angebrachte Sicherheitstor, welches den Dortmunder Hafen bei einem Dammbruch in der Kanalhaltung Dortmund-Henrichenburg gegen Leerlaufen sichern soll, auf ihre Kosten zu verlegen. An diesem neuen Kanalhafen kann die Hafenverwaltung neue Hafenbecken anlegen und auch die Ufer selbst für den Güterumschlag herrichten. Durch diese großzügige Hafenerweiterung, die im Norden bis an die Umgehungsbahn Nette-Kurl reicht, wird der der Stadt gehörige und jetzt isoliert liegende Hafen Hardenberg mit in das eigentliche städtische Hafengebiet einbezogen. Für die neu zu errichtenden Lagerplätze usw. sind schon zum Teil Mieter vorhanden: die Nachfrage nach Hafenplätzen und nach Bahnanschluß ist groß

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 5. April. Die Verkehrslage im Gebiete der Kohlen- und Zechenhäfen hat sich gegenüber der Vorwoche etwas gebessert. Obwohl sich auch in der Berichtswoche die Kohlenverfrachtung zum Osten unter dem Versand zum Rhein noch etwas ungünstig gestaltete, kann doch die Lage für den Kohlentransport in östlicher und nordöstlicher Richtung als normal bezeichnet werden. Für den Versand konnte genügend Leerraum gestellt werden, da die Entladung der eingehenden Erzkähne in den Umschlagshäfen weiter flott vonstatten geht. Der Schleppbetrieb arbeitete befriedigend; das Abschleppen der mit Kohlen beladenen Kähne von Schleuse 1 (Westen) wurde durch angeordnete Sonntagsarbeit sehr gefördert.

Die Erzankunft in den Umschlagshäfen des Industriebezirks war gut. Die Umschlagsbetriebe waren gut beschäftigt. In Emden sind wieder größere Mengen Schwedenerz eingegangen. Die Dampfer konnten wasserseitig nicht alle gelöscht werden; ein Teil des Erzes mußte auf Lager übernommen bzw. auf Eisenbahnwagen geladen und den Hüttenwerken mit der Bahn zugestellt werden. Die Schiffahrttreibenden hatten dafür Sorge getragen, daß genügend Kahnraum zur Nordsee für die Erzübernahme gesandt wurde. Durch das verspätete Eintreffen der zur Kohlenübernahme bestimmten Seedampfer konnten die Kohlenkähne nicht rechtzeitig für die Erzübernahme gelöscht werden. Der Schiffsumlauf ist jetzt soweit geregelt, daß für den Kohlen- und Erzversand, wenn keine unvorhergesehenen Störungen eintreten, genügend Leerraum vorhanden ist.

Die Rückfrachten von der Weser und aus dem Kaligebiet bei Hannover bewegen sich in den Grenzen der Vorwoche und lassen zu wünschen übrig. Die neuen Lohnverhandlungen wegen Festsetzung der Löhne ab 1. April finden am Freitag, den 7. April, statt. Die Verhandlungen im Ruhrgebiet wurden nicht zu Ende geführt, sondern ergebnislos abgebrochen.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.	
Dortmund	48 (52)	51 (48)	99 (100)	28 (38)	8 (2)	
Hamm i. W.	17 (16)	18 (16)	35 (32)	17 (16)	0 (1)	
Münster i. W.	— (20)	— (21)	— (41)	— (20)	— (1)	
Wanne-West: Kohlenumschlag				48693	(52231)	t
Ost: Umschlag auf Schiff				} 975	(731)	t
Ost: Umschlag von Schiff						t
Ost: Zufuhr von Eisenbahn				2031	(1800)	t
Ost: Abfuhr zur Eisenbahn				1794	(1210)	t
Unser Fritz: Kohlen- und Koksumschlag				9889	(9412)	t
Hafen Nordstern: dto.				—	(7792)	t

Schleuse Münster:

Südl. Richt.: — (52) Schleppzüge mit — (—) beladenen Kähnen mit — (46378) t

Nördl. östl. Richt.: — (47) Schleppzüge mit — (—) beladenen Kähnen mit — (62943) t

Dortmund, 5. April. Verkehr und Güterumschlag haben sich gegenüber den letzten Wochen nur wenig geändert. Der Schiffsein- und -ausgang war lebhaft. Es sind meist Erzkähne eingelaufen, die den Umschlagsvorrichtungen weiter lebhafte Beschäftigung und der Hafen- bzw. Hafenkleinbahn befriedigenden Verkehr brachten. In den Häfen verkehrten 99 (100) Schiffe, von denen 48 (52) ein- und 51 (48) ausgelaufen sind. Beladen liefen mit Erz 28 (38) Schiffe ein, außerdem 5 (1) leere Kähne. In demselben Zeitraum verließen 8 (2) beladene Schiffe, sowie 28 (33) leere Kähne und 15 (13) Schleppdampfer den Hafen.

Hamm i. W., 5. April. Der Schiffsverkehr war während der Berichtszeit lebhaft. Angekommen sind 17 (16) Schiffe mit zusammen 7338 (6848) t Kohlen, Koks und Weizen. Abgefahren sind 18 (16) leere Schiffe, keine (1) beladenen Kähne. Umgeschlagen wurden vom Wasser zusammen 7161 (6989) t Kohlen, Koks und Weizen. — Im Monat März sind 62 Schiffe mit 29 132 t Steinkohlen, 4 Schiffe mit 1878 t Koks, 1 Schiff mit 140 t Brennorf, 1 Schiff mit 741 t Walzdraht, 4 Schiffe mit 985 t Weizen und 1 leeres Schiff oder zusammen 73 Schiffe mit 32 876 t Güter angekommen. Abgeschleppt wurden 80 leere Kähne und 1 Kahn mit 370 t Zement.

Herne, 5. April. In der Berichtswoche herrschte an Schleuse 7 ein äußerst reger Verkehr, welcher sich auch immer glatt abwickelte. Die Beladung an den hiesigen Zechen ging flott vonstatten, doch warteten die Kähne meist 2—3 Tage, bis dieselben in Ladung kamen, da reichlich Leerraum vorhanden. Die Verfügungen des Kohlensyndikats erfolgten in dieser Woche noch immer prompt, so daß es zu einer Ansammlung von leeren Kähnen an Schleuse 7 bis jetzt noch nicht gekommen ist. Das Schleppamt konnte die angemeldeten Kähne prompt abschleppen.

Wanne i. W., 5. April. Der Kohlenumschlag ist in der Berichtswoche zurückgegangen. Die Ursachen liegen daran, daß nicht genügend Kahnraum vorgelegt wird. Der Kahnraumbestand reicht infolgedessen nur für einen Tag. Umgeschlagen wurden im Westhafen 48 693 (52 231) t. Der Kohlenumschlag im Monat März beträgt rund 210 000 t. Damit hat der Kohlenumschlag die Höchstzahl seit Bestehen des Hafens erreicht. Im Osthafen wurden 975 (731) t umgeschlagen. Über die Reichseisenbahn gingen 2031 (1800) t ein und 1794 (1210) t aus.

Hafen Unser Fritz, 5. April. In der Berichtswoche wurden 9889 (9412) t Kohlen umgeschlagen.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Der See-Main-Kanal. Der Arbeitsausschuß des See-Fulda-Main-Kanal-Vereins hielt am 25. März im Rathaus zu Frankfurt am Main eine Sitzung ab. Die Mitglieder des Arbeitsausschusses waren fast vollzählig erschienen. Von Fulda waren anwesend die Herren Forstmeister Emmelheinz, Stadtrat Stadtbaurat Eberlein und der Geschäftsführer des Vereins Dr. Weymar. Aus dem Bericht über die gezeichneten Summen war zu entnehmen, daß bis jetzt 407 000 Mark eingegangen sind. Dazu kommt die vom bayerischen Landtag bewilligte Summe von 20 000 Mark, wie wir bereits vor einigen Tagen melden konnten.

Von ganz besonderer Bedeutung sind die Mitteilungen des Herrn Baurat Uhlfelder, wonach der vielumstrittene Tunnel durch den Distelrasen, sowie die kleineren Tunnel durch eine Verschiebung der Linie vermieden werden können. Außer dem Tunnel bei Cuxhagen und einem Tunnel durch die Wasserscheide zum Sinntal sind keinerlei Tunnel erforderlich. Und auch diese Tunnel werden sich, wenigstens der bei Cuxhagen, umgehen lassen. Wir werden auf Einzelheiten noch zurückkommen. Die Pläne wurden anläßlich des Binnenschiffahrtskongresses in Essen ausgestellt. Sie werden auch auf der Siedlungsausstellung in Magdeburg vorgeführt werden.

Bei Aufstellung der Pläne handelt es sich nur um Richtlinien, die als Unterlagen und Voruntersuchungen für die Bearbeitung

durch das staatliche Kanalbauamt dienen sollen. Die weiteren Planbearbeitungen geschehen durch das Kanalbauamt Eisenach, das auch die Werralinie untersucht. Jedenfalls soll die Planbearbeitung so beschleunigt werden, daß bei etwaiger Stillegung oder Einschränkung von Betrieben ausreichende Arbeitsgelegenheit geboten wird.

Die Generalversammlung des See-Fulda-Main-Kanal-Vereins soll im Mai in Fulda stattfinden. Da im Mai auch eine Versammlung der Vereinigung der Stadtbauräte Rheinlands, Westfalens und Hessen-Nassaus in Fulda geplant ist, soll die Generalversammlung so gelegt werden, daß auch diese Fachleute Gelegenheit zur Teilnahme haben.

Wenn auch die vom Staate seinerzeit geforderte Summe für die Projektbearbeitung bereits erreicht ist, so muß die Sammlungstätigkeit doch fortgesetzt werden, denn bei der immer weiter fortschreitenden Geldentwertung werden die Vorarbeiten weit höhere Kosten verursachen als ursprünglich angenommen worden war.

Hannover, 5. April. In der Berichtswoche hat sich der Verkehr in den hannoverschen Häfen wieder etwas gebessert, obgleich Rückladung noch immer nur in sehr geringem Umfange vorhanden ist. Eingelaufen sind insgesamt 55 (51) Kähne mit 33 029 (28 216) t. Der Ausgang belief sich auf 65 (42) mit 10 287 (7056) t Gütern. Infolge der am 1. April eingetretenen Erhöhung der Schlepplöhne und der zu erwartenden weiteren Erhöhung der Löhne für die Schiffsbesatzung ist die Kohlenfracht nach Hannover mit Wirkung vom 1. April auf 106 Mk. pro Tonne festgesetzt. Nach wie vor ist die Wagengestellung für die heranrollenden Güter nach den hannoverschen Häfen sehr schlecht.

Emden, 5. April. In der Berichtswoche trafen etwa 31 000 t Eisenerze aus Skandinavien ein. Da der Kahnraum besonders gegen Ende der Woche sehr knapp war, ging der größere Teil der angekommenen Mengen auf Waggons. Es kam außerdem ein Dampfer mit 1600 t englische Kohlen, ein Dampfer mit 933 t Roggen und ein Dampfer von La Plata mit 6734 t Weizen an. — Seewärts wurden etwa 700 t Eisen und 8000 t Kohlen verladen. Man rechnet damit, daß gegen Ende der nächsten Woche eine Besserung in der Gestellung von Kahnraum eintritt, weil dann verschiedene Exportkohlenkähne ihre Ladungen gelöscht haben.

d) Elbe und Saale.

Monatsbericht für März 1922 über die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe. Nach fast zweimonatiger Unterbrechung konnte die Elbeschiffahrt zu Beginn des Monats den Betrieb wieder aufnehmen. Die Eröffnung der Schiffahrt erfolgte bei sehr hohen Wasserständen, die in allen Relationen vollschiffige Beladung zuließen; am 5. d. Mts. wies der Magdeburger Pegel den Höchststand von +3,75 m auf, dann trat allmählicher Fall ein, der sich im letzten Drittel des Monats infolge des Ausbleibens weiterer Niederschläge etwas verschärfte.

Das Güterangebot in Hamburg bestand im wesentlichen aus Getreide, Mais, Salpeter, Schwefelkies und Jute; die zur Verladung kommenden Mengen standen aber noch in einem erheblichen Mißverhältnis zu dem reichlich vorhandenen Leerraum, der sich während der langen Winterruhe angesammelt hatte. Durch eine neu eingeführte Frachtberechnung wollen die Schiffahrtsunternehmungen versuchen, die Güter der Klassen D und E, welche im Vorjahre völlig auf den Bahnweg übergegangen waren, auf den Elbeweg zurückzugewinnen. Dieses Vorgehen kann aber nur dann zu einem Erfolg führen, wenn der Binnenschiffahrt nicht wie bisher seitens der Eisenbahn durch die starke Erhöhung der Abfertigungsgebühren und die übermäßige Belastung der Nahentfernungen der Weg ins Binnenland verschlossen, sondern den wiederholten Anträgen entsprechend durch Ausgleichstarife von und nach den Umschlagsplätzen geöffnet wird.

Der Verkehr an den mittelelbischen Plätzen war etwas reger als in den letzten Monaten der vergangenen Schiffahrtsperiode: zur Verladung kamen berg- und talwärts in erster Linie Salze, talwärts auch nicht unbeträchtliche Mengen Zucker.

In Sachsen kamen neben einigen Ladungen Kohle, vor allem Papier und Stückgüter talwärts zur Verschiffung. Die Verladungen aus dem Senftenberger Revier könnten viel stärker sein, da der Wasserweg nach Hamburg zurzeit gegenüber dem direkten Bahnversand einen Frachtvorteil von etwa 70 Mark per Tonne bietet; es ist unverständlich, daß die Braunkohlenindustrie trotzdem den wesentlich teueren Bahnweg bevorzugt.

An den böhmischen Häfen war der Verkehr lebhaft; vor allem waren erhebliche Mengen Exportgut, in erster Linie Raffinadezucker, daneben Pfosten, Bretter, Zement, zur Verschiffung bereit. Demgegenüber ist das Angebot an Leerraum gering, da infolge der billigeren Bahntarife von Hamburg verhältnismäßig wenig Ladungsschiffahrt nach oben kommt; die Schiffahrtsgesellschaften waren deshalb genötigt, unter Aufwendung sehr erheblicher Schleppkosten Leerraum von der Mittelelbe und Hamburg heranzuholen.

Zu bemerken ist noch, daß die Bunkerkohlenversorgung der Elbeschiffahrt außerordentlich zu wünschen übrig läßt; besonders in Hamburg sind die Lieferungen westfälischer Steinkohle so sehr zurückgegangen, daß die Abfertigung der Bergschiffahrt die größten Schwierigkeiten macht; auch an der Mittelelbe und in Sachsen besteht dauernd größte Kohlenknappheit, und es muß unbedingt verlangt werden, daß, wenn die Binnenschiffahrt zu der so notwendigen Entlastung der Eisenbahn beitragen soll, ihr auch durch ausreichende Bunkerkohlenbelieferung die Möglichkeit hierzu gegeben wird.

e) Oder.

Eingabe des Oderbundes. Vom Oderbund ist an das Reichsverkehrsministerium, an den Reichstag und an den Reichswirtschaftsrat in Berlin nachstehende Eingabe gerichtet worden:

Aus Zeitungsnachrichten ersehen wir, daß im Haushaltsplan für Wasserbauarbeiten in der Oder unterhalb Breslau für das neue Etatsjahr 1922 nur 4 000 000 M in Ansatz gebracht worden sind. Diese Nachricht erfüllt alle an der Oderschiffahrt interessierten Kreise mit den größten Befürchtungen für die Zukunft. Der Betrag ist so gering, daß auf dem rund 500 km langen Oderlauf unterhalb Breslau für diese Summe keinesfalls auch nur die allerwesentlichsten Erhaltungsarbeiten ausgeführt werden können. Auf den Kilometer Oberlauf entfallen dann für das nächste Jahr nur 8000 M.

Es bedarf kaum irgendwelcher Darlegung, daß dieser Betrag bei weitem zu gering ist. Er würde schon nicht ausreichen, wenn die Oder sich in gutem Zustande befände. Dies ist aber leider durchaus nicht der Fall. In der Sitzung des Reichswasserstraßenbeirats ist von dem Herrn Regierungsvertreter ausdrücklich folgendes anerkannt worden:

Bei der mangelhaften Unterhaltung, die der Oder ebenso wie den meisten anderen Wasserstraßen hat zugewendet werden können, sind die Werke größtenteils verfallen und die Fahrstraße der Verwilderung preisgegeben, dadurch ist die Schiffahrt auf der Oder in einen bedauernswerteren Zustand geraten wie kaum je zuvor.

Diese Ausführungen der Reichsregierung sind leider nur zu wahr. Sie geben noch nicht ein Bild von der überaus trostlosen Lage der Oder und ihrer Schiffahrt. Im vergangenen Jahre hat die Schiffahrt überhaupt von Mai bis zum Winter hinein nicht ausgeübt werden können, da der Wasserstand zu niedrig war. Von allen Seiten wurde erwartet, daß dieses schwere Jahr genügen würde, um darzutun, wie notwendig für die Oderschiffahrt die ausreichende Versorgung mit Wasser und infolgedessen der geplante Ausbau der Talsperren (insbesondere bei Ottmachau) und die Neuregulierung des Stromes ist. Wir glaubten deswegen annehmen zu dürfen, daß zur Verhütung ähnlicher wirtschaftlicher Übelstände in diesem Jahre besonders hohe Mittel für die Wiederherstellung der Schiffbarkeit der Oder in dem Haushaltsplan eingestellt werden würden. Gerade das Gegenteil ist aber vorgesehen. Die Folgen davon werden sich vielleicht noch nicht im nächsten Jahre bemerkbar machen, aber diese Sparsamkeit wird zweifellos dazu führen, daß die Verwilderung des Oderlaufs, die schon jetzt von der Regierung festgestellt ist, noch weiter fortschreitet und daß in Zukunft viel größere Mittel erforderlich sein werden, um die Mängel zu beseitigen, die dadurch eintreten.

Ein warnendes Beispiel müßte der Zustand auf der Weichsel sein. Dort war, solange die deutsche Regierung für den Weichsellauf von Thorn aus sorgte, die Schiffbarkeit ständig möglich. Jetzt, nachdem sich der Strom 3 Jahre in polnischen Händen befindet, besagen alle Nachrichten übereinstimmend, daß alle Strombauten vernachlässigt, die Fahrlinie versandet, der Stromlauf vollkommen verwildert sind und daß zwischen dem Zustand der „russischen" Weichsel und der ehemals deutschen Weichsel kaum noch ein Unterschied zu bemerken ist. Ähnliche Zustände werden, wenn die Vernachlässigung der Oder so weiter geht, zweifellos schon in nächster Zeit auf unserem Strom eintreten. Damit wird zum Nachteil der Allgemeinheit eine Verkehrsader verbunden, die für das Wirtschaftsleben 3 großer Provinzen unentbehrlich ist und die bisher in größtem Maße dazu beigetragen hat, die Eisenbahn zu entlasten und die Massenbeförderungen von Gütern zu ermöglichen.

Unter dieser Vernachlässigung der Oder leiden nicht nur die Schiffahrttreibenden selbst, die jetzt schon infolge des Mißerfolges des letzten Jahres anfangen sich anderen Berufen zuzuwenden, sondern das ganze Wirtschaftsleben der Oderprovinzen spürt die schweren Folgen. Die erleichterten und hoffentlich in Zukunft verbilligten Beförderungen von Gütern auf dem Wasserwege wurden schon im Jahre 1921 schmerzlich entbehrt. Die mit ungeheuren Kosten in verschiedenen Städten mit Rücksicht auf den bisher so blühenden Oderverkehr geschaffenen Hafen und Umschlagsvorrichtungen lagen tot.

Als die Verwaltung der Wasserstraßen auf das Reich überging, da waren alle an dem Wasserverkehr interessierten Kreise der freudigen Hoffnung, daß das Reich für die Erhaltung des Verkehrs auch im Osten Deutschlands in gleicher Weise eintreten werde, wie dies im Süden und Westen Deutschlands ge-

schehen ist. Viele Millionen Mark sind seitens des Reichs für die Förderung der Kanalprojekte zur Verbindung der Donau mit dem Neckar, dem Main und der Weser aufgewendet worden. Große Summen sind für die westlichen Ströme bereitgestellt. Die Oder aber, die sich schon bisher stets gegenüber allen anderen Gebieten zurückgesetzt fühlte, sieht auch in diesem Jahre wieder, daß ihre Interessen vollkommen vernachlässigt werden und daß die Reichsregierung statt die von ihr anerkannten Mängel zu beseitigen, in Zukunft nur so geringe Beträge für die Oder aufwenden will, daß eine Verschlechterung des jetzigen Zustandes unvermeidlich ist.

Bevor durch Aufwendung zu geringer Mittel ein nicht mehr gut zu machender Schaden für die Oder selbst, ihre Schiffahrt und ihr gesamtes Wirtschaftsleben angerichtet wird, bitten wir im Namen aller an der Oder interessierten Kreise sowohl die Reichsregierung als auch den Reichstag und den Reichswirtschaftsrat, mit aller Kraft dafür einzutreten, auch für 1922 trotz aller Finanznot wenigstens diejenigen Mittel für den Ausbau der Oder bereit zu stellen, die erforderlich sind, um die Schiffbarkeit zu erhalten und zu verbessern.

Der Oderbund.
gez. Dr. Trautmann.

Die Not der Oderschiffahrt im Preußischen Landtag. Die traurige Lage der Kleinschiffahrt auf der Oder hat den Schifferbetriebsverband für die Oder — die offizielle Vertretung der die Oder befahrenden Privatschiffer — veranlaßt, an die Regierung heranzutreten, um eine Notstandshilfe für die geschädigten Kleinschiffer herbeizuführen, deren Existenz aufs Schwerste bedroht ist. Diejenigen Schiffseigner, die mit ihren Kähnen oberhalb Breslau im Frühjahr v. Js. zum Erliegen gekommen waren, haben Notstandsdarlehne erhalten. Diejenigen aber, die in Breslau, Maltsch, Stettin usw. ihren Betrieb einstellen und dort ein halbes, dreiviertel Jahr und länger liegen mußten, sind nicht entschädigt worden. Die Not hat dazu geführt, daß viele Schiffer ihre Kähne verkaufen mußten.

Mit dieser Angelegenheit befaßt sich nun der Preußische Landtag. Die Abgeordneten D Dr. v. Campe, Metzenthin, Beyer, Dr. Kriege und Genossen haben eine große Anfrage an die Staatsregierung gerichtet, welche folgenden Wortlaut hat:

Große Anfrage
der Abgeordneten D. Dr. v. Campe, Metzenthin, Engberding, Dr. Kriege und Genossen.

Das Weiterbestehen der Privatschiffahrt auf der Oder ist schwer gefährdet. Die Gründe dafür sind folgende:

1. Der Polenaufstand vom Mai 1921, der die gesamte Oderschiffahrt für längere Zeit stillgelegt hat.
2. Der nach Beendigung des Aufstandes infolge einer ganz ungewöhnlichen Trockenheit eingetretene Wassermangel, der eine Wiederaufnahme der Schiffahrt bis zum Eintreten des Frostes unmöglich machte.

Für die Aufstandsschäden sind nur die oberhalb Breslaus liegenden Schiffseigner entschädigt worden, obgleich es für die weiter unterhalb zwischen Breslau und Stettin davon Betroffenen ebenso unmöglich war, Frachten zu erhalten.

Die durch höhere Gewalt — Aufstand und Naturereignisse — erzwungene zehnmonatige Untätigkeit hat die Privatschiffer der Oder in große Bedrängnis gebracht. Die Ersparnisse sind verbraucht, der Kredit ist erschöpft; vielfach sind sie nicht mehr in der Lage, die Schleppgelder aufzubringen, um zur Aufnahme neuer Ladung nach Oberschlesien zu gelangen.

Wenn nicht schnelle Hilfe eintritt, so ist zu befürchten, daß zahlreiche selbständige Existenzen zugrunde gehen und außerdem Hunderte von Kähnen, die mit ihrer Transportkraft eine erhebliche Entlastung der Eisenbahn herbeizuführen imstande sind, zum Schaden der Gesamtheit dem Verkehr entzogen werden.

Ist die Staatsregierung bereit, bei der Reichsregierung darauf hinzuwirken, daß auch die unterhalb Breslaus vom Polenaufstand betroffenen Privatschiffer, soweit sie in der Oberschlesien-Fahrt beschäftigt waren, entschädigt werden?

Ist die Staatsregierung fernerhin bereit, durch Gewährung zinsloser Darlehen oder in anderer geeignet erscheinender Weise dafür zu sorgen, daß die notleidenden Privatschiffer in den Stand gesetzt werden, ihr Gewerbe weiter zu führen?

Berlin, den 11. März 1922.

gez. D. Dr. von Campe, Metzenthin,
gez. Dr. Kriege, Engberding, Jachmann,
gez. Bayer (Waldenburg)
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
der Deutschen Volkspartei.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.

für die Woche vom 1. April bis 7. April 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte

Schiffsfrachten in Mark je Tonne (also exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	148,—	145,30	—	194,—	191,30	218,—	215,30	—
b) Unterspree	157,20	—	—	203,20	—	227,20	—	—
2. Rohzucker in Säcken	—	148,30	212,45	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 % bei einer Beladung unter 1,40 m
20 % „ „ „ „ 1,30 „
30 % „ „ „ „ 1,20 „
40 % „ „ „ „ 1,10 „
50 % „ „ „ „ 1,00 „

Bei günstigem Wasserstande vollzog sich der Oderschiffahrtsverkehr in der Berichtswoche ohne wesentliche Störung. Die Kohlenverladung in den oberen Häfen hat zugenommen; sie belief sich in der Berichtswoche insgesamt auf über 66000 t. An Erzen gelangten 7400 t zur Entlöschung.

Die Breslauer Schleusen passierten in der Berichtswoche zu Berg 18 beladene, 132 leere. zu Tal 128 beladene, 6 leere Fahrzeuge.

In Stettin sind mäßige Erzeingänge auf den Wasserweg übergegangen. Auch das Hamburger Geschäft bietet weiter einige Beschäftigung.

Wasserstände:

Ratibor:	am	1. 4. 22	= 1,79 m	am	7. 4. 22	= 2,24 m
Ransern oben:	„	1. 4. 22	= 4,58 m	„	7. 4. 22	= 5,16 m
Ransern unten:	„	1. 4. 22	= 3,62 m	„	7. 4. 22	= 3,60 m
Neiße i./Wartha:	„	1. 4. 22	= +0,08 m	„	7. 4. 22	= +0,21 m

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder.

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vergl. Heft 7, Seite 116) als Mitglieder neu beigetreten:

Körperschaften:

1. Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Bremen, Stintbrück 5.
2. Zentral-Verband der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands, Berlin SO 33, Skalitzerstr. 47.

Einzelmitglieder:

1. Rix, Theodor, Direktor der A.-G. Salzwerk Heilbronn a. N. zu Heilbronn a. N.
2. Koenigs, Gustav, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Wilmersdorf, Prager Platz 4.

Aus verwandten Vereinen.

Aus dem Jahresbericht 1921 des Schiffahrtsvereins Magdeburg.

Im Jahre 1921 hat der Schiffahrtsverkehr unter vielfachen Störungen zu leiden gehabt. Während in den Monaten Januar bis Juni im allgemeinen noch normale Wasserstände zu verzeichnen waren und der Schiffahrtsbetrieb nach jeder Verkehrsrichtung hin ungehindert durchgeführt werden konnte, ging im Juli und August das Wasser rapide zurück. Am 11. bis 13. August erreichte der Magdeburger Pegel einen Tiefstand von — 16, der selbst noch denjenigen der Jahre 1904 (— 13) und 1911 (— 12) übertraf. Das Niedrigwasser hielt, abgesehen von einer minimalen und schnell vorübergegangenen Besserung im November, bis in den Dezember hinein an, und die Ende November einsetzende Kälte führte bei diesem Wasserstand nicht nur in wenigen Tagen zu starker Eisbildung, sondern nötigte auch die Schiffahrt zu einer vollständigen Betriebseinstellung. Vorübergehendes Tauwetter in der zweiten Dezemberwoche war nur von kurzer Dauer; abermals einsetzender Frost zwang die bereits unterwegs befindliche Schiffahrt, erneut die Schutzhäfen aufzusuchen. Erst in der letzten Dezemberwoche gab abermaliger Witterungswechsel die Möglichkeit, den Betrieb wieder aufzunehmen.

Die Erfahrungen der lang andauernden Niedrigwasserperiode veranlaßten die Schiffahrtstreibenden zu einer Reihe von Anträgen, die vor allem eine rechtzeitige Bereitstellung und Einsatz von Baggermaterial, Besetzung der Strommeisterstellen mit

schiffahrtskundigen Leuten, sowie ferner die Ausrüstung der Strommeister mit flachgehenden Barkassen, die auch zur Zeit des Niedrigwassers benutzt werden können, und eine ausreichende Versorgung dieser Barkassen mit Betriebskohlen zum Gegenstande hatten.

Durch die ungünstigen Wasserverhältnisse ist der Geschäftsgang der Elbeschiffahrt im laufenden Jahre naturgemäß in erheblichem Umfange nachteilig beeinflußt worden. In Hamburg gestaltete sich das Gütergeschäft recht wechselnd. In den ersten Monaten des Jahres war der Verkehr zeitweise äußerst gering und stets eine Menge Leerraum vorhanden. In den Monaten März und April brachten umfangreiche Getreide- und Maissendungen, teils für tschechoslowakische, teils für deutsche Rechnung, eine gewisse Belebung. Besonders stark war der Hamburger Verkehr im August, September und Oktober. Hierfür war einerseits die erwartete starke Erhöhung des deutschen Goldzolles maßgebend, andererseits auch die Tatsache, daß bei dem Tiefstande der Mark zahlreiche Transporte, die sonst belgische und holländische Häfen benutzten, wegen der relativen Höhe der dortigen Umschlagssätze und sonstigen Gebühren deutsche Häfen aufsuchten. Im November und Dezember trat dann ein deutlich erkennbarer Rückschlag ein. An Güterarten, die in größeren Mengen zur Verladung kamen, sind zu nennen: Getreide, Mehl und Mais; der Transport niedrig tarifierter Rohstoffe, wie Phosphate, Schwefelkies, Düngemittel, Erze, hat gegenüber dem Vorjahr sehr nachgelassen.

An der Mittelelbe war den größten Teil des Jahres über der Verkehr außerordentlich schwach. Die umfangreichen Salztransporte, die früher das Hauptgut ausmachten, sind aus dem Verkehr fast ganz verschwunden. Lediglich in den Herbstmonaten war eine gewisse Belebung des Salzgeschäftes zu verzeichnen; an sonstigen Gütern, die in größerem Umfange zur Verladung kamen, sind noch Ammon-Salpeter, Zucker und Braunkohlen zu erwähnen.

Der Eilgüterverkehr, der von einer Reihe von Unternehmungen von Magdeburg nach Hamburg, Berlin, Stettin, Dresden usw. unterhalten wird, hat im allgemeinen sehr nachgelassen, da die tarifarische Bevorzugung des Sammelgutes auf der Eisenbahn den Sammelladungsverkehr der Spediteure außerordentlich gefördert und von der Schiffahrt abgedrängt hat. Ob nach Aufhebung dieser Tarifbestimmung gegenteilige und günstigere Wirkung auf die Schiffahrt eintreten wird, bleibt abzuwarten.

Auch ab Sachsen war der Verkehr das ganze Jahr hindurch außerordentlich schwach. Die im Vorjahre zeitweise recht belangreichen Kohlenverladungen scheinen fast restlos auf die Bahn übergegangen zu sein; lediglich kurz vor Jahresschluß kamen hier einige erwähnenswerte Mengen zur Verladung.

Der Verkehr in den böhmischen Häfen war, besonders in der ersten Jahreshälfte, lebhaft, wurde aber später durch das Niedrigwasser außerordentlich beeinträchtigt. Der Braunkohlentransport ist gegenüber dem Vorjahre weiter zurückgegangen, besonders infolge der in den letzten Monaten tschechischerseits beobachteten Preispolitik.

Über die Gestaltung der Frachten ist zu berichten, daß letztere im Talverkehr von der Mittelelbe, abgesehen von den nach den Wasserständen bemessenen Niedrigwasserzuschlägen, im allgemeinen nur geringen Schwankungen unterworfen waren und sich zwischen 2,80 M. und 2,10 M. pro 100 kg für Massengut Magdeburg—Hamburg bewegten. Erst von Mitte Oktober ab wurden auf Grund der im Herbst in unserm ganzen Wirtschaftsleben einsetzenden Teuerung, besonders auch infolge verschiedener erheblicher Lohnsteigerungen, Erhöhungen notwendig.

Die Bergfrachten ab Hamburg wurden, abgesehen von den wechselnden Wasserständen, vor allem durch die mehrfach gestiegenen Kohlenpreise beeinflußt. Besonders die im Herbst erfolgte Fakturierung der böhmischen Kohlen in Kronen, statt bisher in Mark, bedeutet für die Schiffahrtsgesellschaften eine enorme Erhöhung ihrer Betriebskosten, die naturgemäß in einer Erhöhung der Schlepplöhne ihre Rückwirkung finden mußte. — Auch im allgemeinen ließ die Bunkerkohlenversorgung vielfach sehr zu wünschen übrig; sowohl in Hamburg, wie an der Mittelelbe, hatten die Reedereien oft die größten Schwierigkeiten, auch nur den allernötigsten Bedarf zu decken.

Über das Verhältnis zu den Arbeitnehmerorganisationen ist zu berichten, daß die Elbeschiffahrt im laufenden Jahre von Betriebsstörungen durch Streiks und dergl. nicht betroffen wurde; allerdings konnte dieser Arbeitsfrieden nur durch mehrmalige Bewilligung höherer Löhne, von denen die Anfang Dezember erfolgte 45% betrug, erreicht werden. —

Im ganzen genommen ist das Bild, das sich über den Geschäftsgang der Elbeschiffahrt bietet, ein sehr wenig erfreuliches. Es wäre falsch, die Schuld hierfür allein den ungünstigen Wasserverhältnissen zuzuschreiben. Die Tatsache, daß bereits im ersten Halbjahr in den meisten Relationen starke Verkehrsrückgänge zu verzeichnen waren, deutet darauf hin, daß hier andere Gründe vorliegen. Und zwar müssen die Ursachen für diese rückgängige Entwicklung in den Wirkungen des am 1. Dezember 1920 zur Einführung gelangten Staffeltarifes der Eisenbahn gesucht werden. Hierüber ist in einer auf den Feststellungen aller deutschen Stromgebiete aufgebauten und unter besonders tätiger Mitarbeit der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt ausgearbeiteten Denkschrift des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt eingehend berichtet worden. Ihr Abdruck verbietet sich leider aus Raumrücksichten. Es sei aber wenigstens in aller Kürze ihr Gedankengang und Ergebnis wiedergegeben:

Die Denkschrift weist zunächst an Hand eines reichen Zahlenmaterials nach, daß im ersten Halbjahr 1921 auf allen deutschen Wasserstraßen der Verkehr, besonders in Massengütern, im Vergleich zum Vorjahre wesentlich zurückgegangen ist. Diese Erscheinung ist darauf zurückzuführen, daß seit Einführung des Staffeltarifes am 1. 12. 20 die Erhöhung der Anschlußfrachten, d. h. der Strecken von und zu den Binnenumschlagsplätzen, prozentual stets am größten ist; die Steigerung der direkten Frachten ist geringer; am allergeringsten ist aber die Steigerung der Spannung zwischen direkten und Anschlußfrachten. Die Differenz zwischen den beiden letzteren ist aber für die Binnenschiffahrt von entscheidender Bedeutung; sie drückt die Wettbewerbsfähigkeit des Wasserweges aus; aus ihr müssen Umschlagskosten, Wassertransport, Versicherungsgebühren und der für die Wasserverladung an sich notwendige Frachtanreiz gedeckt werden. Da die Steigerung dieser Frachtspannungen zugunsten des Wasserweges in allen Relationen gegenüber den Anschluß- und direkten Frachten zurückgeblieben ist, läßt sich die Abnahme der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt rechnerisch genau feststellen. Auf Grund dieses Ergebnisses und angesichts dieser unverkennbaren schweren Schädigungen bedarf die Binnenschiffahrt eines Ausgleiches, der ungefähr das vor Einführung der Staffeltarife bestandene Wettbewerbsverhältnis wieder herstellt. Es wurde daher beantragt:

> daß für solche Güter, die nach vorangegangenem Binnenwassertransport an einem Umschlagsplatz auf die Eisenbahn oder nach vorangegangenem Bahntransport an einem Umschlagsplatz auf den Wasserweg übergehen, auf der Eisenbahn für die ersten 100 km von oder nach dem Umschlagsplatz diejenige Frachteinheit gewährt wird, die nach dem Reichsbahntarifschema für die Zone 801/900 km gilt, für die folgenden Zonen von je 100 km soll es bei den geltenden Anstoßsätzen bleiben.

Die Denkschrift wurde am 14. November 1921 abgeschlossen und dem Verkehrsministerium überreicht. Es muß besonders festgestellt werden, daß auch durch die seitdem erfolgten Erhöhungen der Eisenbahntarife das Verhältnis zwischen direkter Bahnfracht, Anschlußfracht und Frachtspannung nicht grundlegend verändert ist. Vielmehr steht zu befürchten, daß die neue starke Staffelung der Eisenbahntarife auf Entfernungen über 300 km die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffahrt gerade innerhalb der Zonen, in welchen sie mit der Eisenbahn konkurrieren muß, erheblich noch weiter beeinträchtigt wird. Die Binnenschiffahrt bedarf deshalb dringender denn je der Unterstützung durch die wiederholt beantragten Ausgleichstarife von und nach den Binnenumschlagsplätzen. Erfreulich ist, daß dieser Antrag neuerdings auch von weiten Kreisen des Handels und der Industrie gefordert wird, insbesondere haben fast alle Handelskammern des Elbegebietes ihre Zustimmung und Unterstützung erklärt.

Einen Gegenstand ernster Sorge bilden seit längerem für die Elbeschiffahrt die Folgen des Vertrages von Versailles. Ebenso wie schon im Vorjahre hat auch im Berichtsjahr die Bearbeitung der Schiffsabgabefragen eine umfangreiche, vielfach aufreibende Tätigkeit erfordert, wofür besonders der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt Anerkennung und Dank der gesamten Schiffahrt gebührt. In zahlreichen Versammlungen der Interessenten des Elbegebiets wurden immer wieder alle Einzelheiten eingehend beraten und geprüft. Umfangreiche Feststellungen über die Verkehrsbeziehungen des Elbegebietes und sonstige wichtige wirtschaftliche Zusammenhänge wurden gesammelt, und in vielen Eingaben, Denkschriften und mündlichen Verhandlungen mit der Regierung wurde das aus dem Kreise der Elbeinteressenten erarbeitete Material weiter behandelt und verwertet. Schließlich wurden die Interessen der Elbeschiffahrt auch wiederholt in Paris vor der Reparationskommission und dem amerikanischen Schiedsrichter durch Vertreter der Arbeitsgemeinschaft wahrgenommen. Trotz aller entgegenstehenden widrigen Umstände ist diese Tätigkeit doch nicht ohne Erfolg geblieben. In der Wiedergutmachungsfrage wurde erreicht, daß an Stelle von vorhandenen Fahrzeugen an Frankreich und Belgien zum überwiegenden Teil Neubauten geliefert werden. Auf diese Weise ist 187 000 t Elbekahnraum, der schon auf den Abgabelisten stand, seinen Besitzern, im wesentlichen Kleinschiffern, in vollem Umfange erhalten worden; auch der Werftindustrie der Elbe konnte durch das Neubauprogramm ein erwünschter Beschäftigungszuwachs zugeführt werden. —. Bezüglich der Schiffsabgabe an die Tschechoslowakei erfolgte am 14. Juni v. J.

die Entscheidung des amerikanischen Schiedsrichters, in welcher die Abgabe von 173 000 t Kahnraum, 15 000 PS Schleppkraft, 1890 PS Hafenschlepper, 1346 t Eildampfer an die Tschechoslowakei bestimmt wurde; ferner sind noch umfangreiche Umschlagsanlagen und Lagerhäuser in Böhmen, ein Lagerhaus und eine Uferstrecke in Magdeburg u. a. m. abzutreten. In langen Verhandlungen über die Ausführung dieser Entscheidung ist es dank der Bereitwilligkeit der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaft einerseits und der Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrts-Gesellschaft, in Verbindung mit der Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrt, Akt.-Ges., andererseits gelungen, die Schiffsabgabe zum größten Teile aus dem Bestand dieser Gesellschaften zu decken. Lediglich ein Rest von etwa 28 000 t ist der übrigen Elbeschiffahrt zu entnehmen. Die Abgabe des gesamten Materials an die Tschechoslowakei soll möglichst in den Wintermonaten erfolgen. Zunächst scheint auf seiten der Tschechoslowakei die Bereitwilligkeit zu bestehen, sich den gegenwärtigen Verträgen und Vereinbarungen der verschiedenen Gruppen der Elbeschiffahrt anzuschließen. Wie sich aber die weitere Entwicklung im Fracht- und Schleppgeschäft gestalten wird, ist noch nicht abzusehen. — Die erwähnten, aus der Durchführung des Friedensvertrages herrührenden schweren Folgen werden noch durch eine durchaus unbefriedigende Behandlung der Entschädigungsfrage verschärft. Über letztere fanden zahlreiche Verhandlungen mit der Reichsregierung statt, die schließlich zur Bildung einer Binnenschiffahrts-Treuhand-Gesellschaft führten; dieser wurde vom Reich für 600 000 t abzugebenden Kahnraum 475 000 000 M. Entschädigung zugesprochen; in dem darüber aufgestellten Entschädigungsvertrag sind Sonderbestimmungen über Neubauverpflichtungen, Ablösung von Hypotheken, erhöhte Entschädigung für Einzelschiffer usw. enthalten. Der Beitritt zu dem Vertrage bezw. der Binnenschiffahrts-Treuhand-Gesellschaft steht den getroffenen Schiffseignern aller Stromgebiete offen; bis jetzt umfaßt jedoch die B. T. G. lediglich die beteiligten Organisationen des Rheins und der übrigen westdeutschen Wasserstraßen. Über den etwaigen Beitritt der Elbeschiffahrt ist noch keine Entscheidung getroffen; dem Anschluß stehen noch organisatorische wie sachliche Bedenken entgegen; vor allem weist man darauf hin, daß bei Abschluß des B. T. G.-Vertrages mit der Regierung die Mark, gemessen am Stand des Dollars, einen etwa dreimal höheren Wert als gegenwärtig hatte, und verlangt, daß dieser enormen Geldentwertung seitens der Regierung in entsprechender Weise durch Zuschläge zu den Entschädigungssätzen Rechnung getragen wird, besonders, da die von der Binnenschiffahrts-Treuhand-Gesellschaft übernommene Verpflichtung, mit der Entschädigungssumme bis zum 31. Dezember 1926 ein Drittel des abzugebenden Schiffsparkes wieder aufzubauen, nunmehr unerfüllbar ist. — Jedenfalls ist die Tatsache, daß man der Schiffahrt versagt, was anderen Abgabepflichtigen, so z. B. der Landwirtschaft, die für ihre Viehlieferungen eine Entschädigung in Höhe des vollen Zeitwertes erhalten hat, zugebilligt wird, ein Beweis dafür, daß die Binnenschiffahrt immer noch von seiten der Behörden vielfach stiefmütterlich behandelt wird.

Hieran hat auch die Tatsache, daß sie durch eine der Eisenbahnabteilung gleichgeordnete Wasserstraßenabteilung im Reichsverkehrsministerium Vertretung gefunden hat, bis jetzt nicht viel geändert. Vielmehr muß festgestellt werden, daß innerhalb dieses Ministeriums bis jetzt der Einfluß der Eisenbahnabteilung wesentlich überwiegt und eine praktische Förderung und Unterstützung der Binnenschiffahrt vorläufig kaum zu beobachten ist. Besonders kann das an den Entwürfen über die Bildung von Eisenbahn- und Wasserstraßenbeiräten bemerkt werden. Eine eingehende Kritik des letzteren würde hier zu weit führen; es sei nur festgestellt, daß der Entwurf in enger Anlehnung an die preußische Verordnung vom 2. 3. 1914 die seit dieser Zeit in unserem politischen und wirtschaftlichen Leben und damit auch in der Frage der Stellung und Bewertung von Beiräten eingetretenen Veränderungen und Entwickelungen durchaus verkennt. Nach dieser Vorlage würden die Beiräte mehr formelle oder dekorative als praktische Bedeutung haben; damit ist der Binnenschiffahrt nicht gedient. Vor allem wird sie sich auch niemals damit einverstanden erklären, daß man ihr, der Trägerin des gesamten Wasserstraßenverkehrs, in den Beiräten, besonders im Reichswasserstraßenbeirat, eine gegenüber anderen Wirtschaftsgruppen, denen Wasserstraßenangelegenheiten niemals Lebensfragen sind, durchaus unzureichende Vertretung zuweist. — Besonders erwähnt sei noch, daß man von dem richtigen Gedanken verkehrspolitischer Zusammenarbeit des Schienen- und Wasserweges ausgehend, zwar in jedem Wasserstraßenbeirat einem Vertreter der Eisenbahnverwaltung Sitz und Stimme geben will, bei der Bildung der Eisenbahnräte jedoch auf eine entsprechende Bestimmung zugunsten der Schiffahrt bis jetzt verzichtet hat und es derselben überläßt, zuzusehen, wie sie selbst ihre Vertretung durchsetzt. Der Gedanke des verkehrswirtschaftlichen Ausgleichs, der in Zeiten von so einschneidenden Verkehrsnöten, wie wir sie im Laufe des letzten Jahres wiederholt erlebt haben, besonders wichtig ist, scheint im Reichsverkehrsministerium nur stellenweise Fuß gefaßt zu haben. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß eine einheitliche Wasserstraßenpolitik zurzeit noch durch die außerordentlich zersplitterte und auf zahlreiche Länder verzweigte Behördenorganisation beeinträchtigt wird. Nachdem im Laufe des Jahres die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen zum allergrößten Teil auf das Reich übergegangen sind, scheint die Schaffung einer einheitlichen Wasserstraßenverwaltung, in der alle Zweige des Wasserstraßenbetriebes und Verkehrs ihre geordnete Vertretung finden, eine der dringlichsten Aufgaben der Zukunft zu sein. —

Dabei möchten wir bemerken, daß wir bei der hiesigen Elbstrombaudirektion, die jetzt dem Reichsverkehrsministerium untersteht, in ihrer Zuständigkeit aber noch auf die preußische Elbestrecke beschränkt ist, für unsere vielfachen Wünsche und Anträge, besonders betr. Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse, stets Verständnis und Unterstützung gefunden haben, wofür auch an dieser Stelle unser Dank zum Ausdruck gebracht sei. —

Wir erwähnen schließlich noch, daß der Geschäftsumfang der von unserem Vorsitzenden geleiteten Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffer-Vereine, deren Umwandlung in eine „Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt E. V." erfolgte, auch im Berichtsjahr wieder erheblich zugenommen hat. Von ihr wurden alle Fragen von allgemeiner Bedeutung zusammenfassend bearbeitet und die Interessen der gesamten Elbeschiffahrt mit Nachdruck vertreten.

Abgesehen von den bereits in dem obigen Bericht erwähnten Punkten sei noch über nachstehende Gegenstände kurz berichtet:

Verkehrsstatistik und Verkehrsberichte: Von verschiedenen Reichsstellen (Reichsverkehrsministerium, Reichsarbeitsministerium, Statistisches Reichsamt) werden neuerdings statistische Daten über den Verkehr und die Beschäftigung der Wasserstraßen gesammelt. Der Wert einer einwandfreien Statistik ist auch für die Binnenschiffahrt nicht zu bestreiten, es muß aber gefordert werden, daß die hierzu erforderlichen Arbeiten im weitesten Umfange von den Organen der Wasserbaubehörden wahrgenommen werden und die Schiffahrtsunternehmungen selbst nicht unnötig belasten. Verhandlungen hierüber sind aufgenommen und dauern noch fort.

Das Reichsverkehrsministerium hat auch seit kurzem von den Strombaubehörden Monatsberichte über die Tätigkeit und wirtschaftliche Lage der Binnenschiffahrt eingefordert. Auf Ersuchen der Elbstrombauverwaltung hat sich die Arbeitsgemeinschaft bereit erklärt, dieser Unterlagen für diese Berichte zu geben. Zweckdienliche Mitteilungen aus dem Kreise aller Interessenten sind bis zum 5. jeden Monats erwünscht.

Steuer für Auslandskohlen für Bunkerzwecke: Da mit fortschreitender Annäherung der inländischen Kohlenpreise an den Weltmarktpreis zu rechnen ist und angesichts der knappen Versorgung der Binnenschiffahrt mit deutscher Kohle auch die Verwendung englischer Kohle wieder notwendig werden wird, ist beim Reichsfinanzministerium bezw. dem Reichskohlenkommissar beantragt worden, daß die Steuer für Auslandskohlen für Bunkerzwecke nicht nach dem Tages-, sondern dem Vorkriegskurs zu berechnen ist, wie es den Seereedereien zugestanden wurde; eine endgültige Entscheidung des Finanzministeriums über diesen Antrag steht noch aus.

Fernsprechanschluß der Strommeister: Zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den Schiffahrttreibenden und den Strommeistern ist bei der Elbstrombauverwaltung der Anschluß aller Strommeister an das Fernsprechnetz und Bekanntgabe ihrer Anschlußnummern beantragt worden. Diesem Wunsche wurde in weitem Umfange entsprochen. Die neueste Ausgabe des Elbeschiffahrtskalenders enthält die Telephonnummern der Dienststellen der Wasserbauverwaltung.

Tschechoslowakisches Binnenschiffahrtsgesetz: Seit einiger Zeit wird in der Tschechoslowakei eifrig an einem Binnenschiffahrtsgesetz gearbeitet; mehrere Entwürfe sind bereits erschienen und stehen auf Wunsch Interessenten zur Einsicht zur Verfügung. Im allgemeinen lehnt die tschechoslowakische Vorlage sich eng an das deutsche Gesetz an; wünschenswert wäre, wenn auch die noch vorhandenen Verschiedenheiten den deutschen Bestimmungen entsprechend ausgeglichen werden könnten.

Internationalisierung der Wasserstraßen: Mit der Internationalisierung der Wasserstraßen hatten sich im vergangenen Jahre eine Völkerbundskonferenz zu Barcelona, sowie die verschiedenen für die internationalisierten deutschen Ströme eingesetzten internationalen Kommissionen beschäftigt. Der Entwurf der internationalen Elbeakte ist in erster Lesung fertiggestellt; er wird gelegentlich der im Februar 1922 in Dresden stattfindenden Sitzung der Elbekommission weiter behandelt werden.

Betriebszeiten an den Märkischen Schleusen: Seitens der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen wird eine Neuregelung der Betriebszeiten, die nicht unerhebliche Einschränkungen bezw. Verteuerungen des Schleusenbetriebes mit sich bringen wird, beabsichtigt. Dieser Einschränkung ist besonders mit Rücksicht auf die Eigenart des Berliner Verkehrs

nachdrücklich widersprochen worden; die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.

Einrichtung von Schiffsrevisionsstellen: Auf Antrag der Arbeitsgemeinschaft hat der Transportversicherungsverband zu Berlin zwei neue Schiffsrevisionsstellen, und zwar in Riesa und Tangermünde, eingerichtet.

Schutzverband der deutschen Schuldner holländischer Schiffspfandrechte: Der genannte Verband, der im Herbst des vergangenen Jahres gegründet wurde, bezweckt die Sammlung aller Schuldner holländischer Schiffspfandrechte und die Wahrung ihrer gemeinsamen Interessen gegenüber den holländischen Banken. Vor allem sollen letztere veranlaßt werden, zunächst von Zwangsmaßnahmen gegen deutsche Schuldner abzusehen bezw. eingeleitete Maßnahmen wieder einzustellen. Die Geschäftsstelle des Verbandes befindet sich beim Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt in Berlin-Charlottenburg, Kantstr. 140.

Vertretung der Binnenschiffahrt im Reichswirtschaftsrat: Um die Interessen der einzelnen Stromgebiete im Reichswirtschaftsrat, in welchem die gesamte Binnenschiffahrt nur durch zwei Vertreter, und zwar vom Rhein, vertreten ist, zur Geltung zu bringen, hat die Arbeitsgemeinschaft sich dafür eingesetzt, daß über die Arbeit des Reichswirtschaftsrates, besonders der Ausschüsse, die für die Binnenschiffahrt von besonderem Interesse sind (Verkehrsausschuß, wasserwirtschaftlicher Ausschuß und Verfassungsausschuß), laufend schriftlich oder mündlich berichtet und gegebenenfalls die Anhörung von Sachverständigen aus dem Stromgebiet herbeigeführt wird.

Befähigungsnachweis für Maschinisten und Schiffer: Auf Grund der hierüber in den Vorjahren wiederholt stattgefundenen Verhandlungen ist von der Regierung im Laufe des vergangenen Jahres ein neuer Entwurf aufgestellt und den Organisationen zur Stellungnahme übersandt worden. Die Angelegenheit wird durch die Internationalisierung unserer größten Ströme wesentlich berührt, denn es muß natürlich gefordert werden, daß die neuen Vorschriften in gleicher Weise auch für die in Frage kommenden ausländischen Staaten, z. B. die Tschechoslowakei, Polen usw., gelten, denn ohne volle Gleichmäßigkeit zwischen allen in Betracht kommenden Staaten eines Stromgebietes würden die neuen Bestimmungen lediglich eine einseitige und unerträgliche Belastung Deutschlands bedeuten.

Mitteldeutsche Ausstellung Magdeburg und Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung in Essen: In den Plan der in diesem Jahre in Magdeburg stattfindenden „Miama" ist auch die Errichtung einer Abteilung für Wasserstraßen und Binnenschiffahrt vorgesehen. In Schiffahrtskreisen ist diese Absicht lebhaft begrüßt worden; wohl alle namhaften Organisationen und Unternehmungen der Elbe und auch anderer Ströme haben sich zur Mitarbeit bezw. zur Beschickung bereit erklärt. Der Schiffahrtsverein und die Arbeitsgemeinschaft sind in dem Vorbereitungsausschuß für die Abteilung Binnenschiffahrt vertreten und nehmen gern Wünsche und Anregungen betr. die Ausgestaltung der Abteilung entgegen.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		22. 3. cm	23. 3. cm	24. 3. cm	25. 3. cm	26. 3. cm	27. 3. cm	28. 3. cm	29. 3. cm	30. 3. cm	31. 3. cm	1. 4 cm	2. 4. cm	3. 4. cm	4 4. cm	5. 4. cm	6. 4 cm
Memel	Tilsit	467	435	400	377[4])	353[7])	327	312	307	302	334	333	332	332	352	371	—
Pregel	Insterburg	50	36	39	110	83	40	48	51	59	53	52	57	78	70	68	—
Weichsel	Thorn	288	269	255	240	220	210	258	260	224	288	320	324	312	289	260	—
Oder	Ratibor	178	172	215	284	281	271	256	228	211	192	179	178	189	182	192	226
„	Breslau	—112	—104	—82	—90	—64	—32	—34	—26	—24	—44	—66	—74	—74	—72	—60	—66
„	Krossen	158	151	145	139	137	139	150	156	175	198	210	219	216	205	194	187
„	Frankfurt	158	149	145	140	134	132	136	145	154	166	179	192	198	197	—	—
Warthe	Landsberg	170	156	140	127	122	110	104	101	100	100	101	108	112	115	117	122
Netze	Vordamm	49	45	45	45	44	50	52	48	50	54	67	57	61	60	60	60
Elbe	Dresden	—129	—122	—107	—87	—100	—102	—96	—84	—55	—55	—57	—64	—78	—56	—22	+47
„	Barby	182	169	155	151	153	168	174	191	192	197	211	219	216	211	208	240
„	Magdeburg	130	122	110	108	106	112	122	124	134	134	144	151	151	151	146	158
„	Wittenberge	246	232	220	210	201	197	194	199	205	209	215	222	228	235	232	—
Saale	Grochlitz	128	126	120	114	105	124	140	—	135	130	126	122	126	122	148	—
Havel	Spandau*)	108	104	109	100	95	98	106	97	96	97	100	109	110	98	110	96
„	Rathenow*)	127	129	130	130	130	130	126	126	125	124	122	118	118	117	116	116
Spree	Spremberg*)	88	79	78	81	86	88	87	87	91	92	100	100	95	105	106	130
„	Kersdorf*)	243	239	239	243	247	248	247	242	240	240	239	240	—	236	238	244
Weser	Münden	189	181	177	174	176	170	187	180	178	157	171	171	160	172	220	238
„	Minden	264	268	265	258	252	252	252	246	255	250	250	248	245	250	264	268
Rhein	Maximiliansau	453	462	451	444	440	439	438	434	430	429	430	441	460	487	565	—
„	Caub	211	232	246	244	240	229	231	230	232	227	226	226	237	262	296	363
„	Cöln	198	206	246	260	250	259	230	231	231	229	224	222	232	275	341	—
Neckar	Heilbronn	152	130	115	110	109	130	129	130	128	122	135	208	205	280	365	280
Main	Hanau	303	293	293	290	281	286	298	295	300	293	304	289	293	292	306	
Mosel	Trier	140	160	132	120	114	120	122	114	108	—	114	169	223	284	344	—

*) Unterpegel. — Eisberichte: [1]) Grundeis, [2]) Grundeistreiben, [3]) Treibeis, [4]) Eistreiben, [5]) Eisstand, [6]) Eisgang, [7]) eisfrei.

Aus dem geschäftlichen Leben.

A.-G. Weser, Bremen. Für das Geschäftsjahr 1921 ergab sich nach 10 564 286 M Abschreibungen ein Reingewinn von 6 458 314 Mark, der mit 4 500 000 M dem Spezialreservefonds und restlich anderen Fonds zugewiesen bezw. vorgetragen wurde.

Deutsche Schiffbau-A.-G., Berlin. Gegründet am 9. März 1922 mit 10 000 000 M Grundkapital zur Übernahme der Pommernwerft G. m. b. H.; die mit 7 344 649 M eingebracht wurde, Vorstand Dr. Wolfgang von Leuthold.

Oertz-Werft A.-G., Hamburg-Neuhof-Reiherstieg. Laut Beschluß vom 28. Dezember 1921 ist das Grundkapital um 1 000 000 M Vorzugsaktien auf 16 000 000 M erhöht worden.

Deutsche Schiffskreditbank A.-G., Duisburg. Für 1921 ergab sich ein Reingewinn von 445 826 M, die Dividende beträgt 5 % von 7 000 000 M.

Elmshorner Dampfschleppschiffahrt A.-G., Elmshorn. Für 1921 ergab sich ein Verlust von 185 822 M, der aus verschiedenen Fonds und mit restlichen 15 522 M aus dem Reservefonds gedeckt wurde.

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser A.-G., Lehe-Bremerhaven. Für 1921 wurde auf 6 000 000 M Kapital eine Dividende von 30 % verteilt, außerdem wurden 3 000 000 M auf Genußscheinkonto verbucht.

A.-G. Neptun, Schiffswerft und Maschinenfabrik, Rostock. Laut Beschluß vom 17. Februar 1922 ist das Grundkapital um 1 000 000 M, ausgegeben zu 175 %, auf 5 500 000 M erhöht worden.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Dresden. Der Betriebsverlust des Jahres 1920 mit 792 556 M hat sich für Ende 1921 auf 1 141 699 M erhöht, durch den Überschuß aus Schiffs- und Grundstücksverkäufen verminderte sich der Verlust auf 96 837 M.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.

(Gegründet 1853.) * Telephon: Amt Nord 3631, 3632. * Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	1710
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	1200
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—
Dampfschiff.-Ges. Neptun	1430
Dampfschiff.-Reederei Horn	500
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	630
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	570
Deutsche Ostafrika-Linie	555
Emder Reederei	360
Flensburger Dampfer-Comp.	1250
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	734
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	488
Hamburg-Bremen-Afrika	350
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	750
Hansa Dampfschiffahrt	425
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	775

Name	Kurs:
Neue Dampfer-Comp., Stettin	—
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1550
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Norddeutscher Lloyd	377
Ocean-Dampfer Flensburg	840
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	422
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	1465
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	355
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	800
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	1910
Schles. Dampfer-Comp.	655
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	660
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1800
Ver. Elbeschiff.-Ges.	906
Woermann-Linie	543

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 6. K. 74 147. **Wasserfahrzeug mit Behältern zur Aufnahme von flüssigem Brennstoff.** Fried. Krupp A.-G. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 18. 8. 20.

Klasse 65a, 64. B. 87 282. **Rettungsfloß.** Otto Berghoff, Berlin, Dragonerstr. 23. 6. 9. 18.

Klasse 65a, 2. Sch. 61 569. **Aus zwei unmittelbar gelenkig verbundenen Einzelschwimmkörpern bestehender Schwimmkörper.** Dipl.-Ing. Gustav Schulze, Essen-Borbeck, Stolbergstr. 41 I. 30. 4. 21.

Klasse 65a, 33. M. 73 876. **Vorrichtung zum Festhalten von Trinkgefäßen u. dgl. auf ihrem Standplatz.** Rudolf Reum und Erich Mäurer, Salzungen. 27. 5. 21.

Klasse 65e, 9. G. 54 817. **Tretmotor für Wasserfahrzeuge.** Fritz Grube, Halle a. S., Neue Promenade 10. 12. 9. 21.

Klasse 65f, 3. F. 42 417. **Propeller für Wasser- und Luftfahrzeuge mit veränderlicher Steigung.** Dr.-Ing. Hermann Föttinger, Danzig; Vertr.: M. Mossig, Pat.-Anw., Berlin SW 29. 23. 10. 17.

Klasse 65f, 21. D. 34 368. **Turbinenschiffsantrieb mit Zahnradzwischengetriebe.** Trajan Dragos, Prag-Smichow; Vertreter: Dipl.-Ing. B. Wassermann, Pat.-Anw., Berlin SW 68. 4. 4. 18. Ungarn und Österreich 31. 12. 15, 7. 3. 18, 9. 2. 18.

Klasse 65f, 26. Z. 11 440. **Kühlwasseranlage für Motorboote.** Zeppelin-Werke G. m. b. H. und Dipl.-Ing. A. Weingarten, Staaken b. Spandau. 5. 3. 20.

Klasse 84b, 1. S. 57 612. **Sparschleuse mit beweglichem Luftbehälter.** A. Seboldt, Halle a. S., Blumentalstr. 13. 19. 9. 21.

Klasse 84d, 2. M. 69 978. **Eimerkettenbagger mit zum Hoch- und Tiefbaggern verwendbarer Knickleiter.** Maschinenfabrik Buckau A.-A. zu Magdeburg, Magdeburg-Buckau. 6. 6. 20.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 38. 351 429. **Aussetzvorrichtung für Rettungsboote.** Christian Winter, Hamburg, Peterkampsweg 10. 12. 4. 21. W. 57 996.

Klasse 65a, 4. 351 691. **Einrichtung zur Verhütung des Ölaustritts aus den nicht druckfesten Außenbordbehältern von Unterseebooten.** Dr. Gustav Bauer, Hamburg, Mittelweg 82, und Fritz Kramer, Blankenese-Dockenhuden, Sülldorfer Weg 48. Zus. z. Pat. 335 191. 8. 6. 16. B. 81 801.

Klasse 65a, 4. 351 788. **Unterseeboot mit außerhalb des druckfesten Bootskörpers nebeneinander angeordneten und miteinander in Verbindung stehenden Behältern.** Fried. Krupp A.-G., Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 30. 8. 16. K. 62 883.

Klasse 65a, 44. 351 861. **Hydraulische Rudermaschine mit einer ununterbrochen laufenden Druckflüssigkeitspumpe.** Christian Bastiansen, Kiel, Königsweg 101. 22. 6. 21. B. 100 321.

Klasse 65c, 7. 351 182. **Klappenrudervorrichtung.** Julius Maas und Max Maas, Leipzig-Lindenau, Demmeringstr. 149. 8. 2. 21. M. 72 167.

Klasse 65f, 8. 351 862. **Vorrichtung für Segelschiffe mit Hilfsmotoren zum Verstellen der Schraubenflügel.** Carl Burchard, Heinrich Knöpfli und Gustav Bandholz, Hamburg, Billstr. 11/13. 25. 6. 20. B. 94 800.

Klasse 84a, 3. 351 521. **Selbsttätiges Segmentwehr mit wagerechter Drehachse.** Stauwerke A.-G., Zürich, Schweiz; Vertr.: W. Zimmermann und Dipl.-Ing. E. Jourdan, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 27. 11. 19. St. 32 611. Schweiz 30. 11. 18.

Klasse 84a, 4. 351 522. **Zillentalsperre aus Eisenbeton mit stufenartigen Überfallwänden.** Karl Friedrich, Smichow b. Prag; Vertr.: Dr. v. Rothenburg, Pat.-Anw., Darmstadt. 20. 11. 17. F. 42 524.

Klasse 84b, 1. 351 446. **Gewichtsausgleichvorrichtung für Hebewerke, insbesondere auch Schiffshebewerke.** Dipl.-Ing. Bruno Kasprzyk, Königsberg i. Pr., Schützenstr. 19. 24. 4. 21. K. 77 811.

Klasse 84c, 2. 351 779. **Vorrichtung zum Einbringen der Absteifbohlen in Baugruben;** Zus. z. Pat. 345 038. Gustav Siegrist, Karlsruhe i. B. 31. 12. 18. S. 49 470.

Klasse 84d, 2. 351 274. **Becherwerk für Grabmaschinen.** Chr. J. Nordby, Jarlsberg, Norw.; Vertr.: W. J. E. Koch, Dipl.-Ing. C. Resek und Dr. Pogge, Pat.-Anwälte, Hamburg. 15. 6. 19. N. 17 961.

Klasse 84d, 4. 351 324. **Freifahrender Saugbagger mit Bodenzerkleinerungsvorrichtung vor dem Saugkopf.** Dipl.-Ing. Otto Frühling und Curt Frühling, Braunschweig, Löwenwall 14. 27. 6. 19. F. 44 795.

C. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 806 868. **Fahrwasserboje für strömende Gewässer.** Hafa Maschinenbau A.-G., Düsseldorf. 19. 1. 22. H. 91 790.

Klasse 65a. 806 894. **Taucherrüstung und Einrichtung.** Joseph Metzger, Ludwigshafen a. Rh., Bremserstr. 37. 31. 1. 21. M. 68 797.

Klasse 65a. 806 920. **Spurrettungsboje.** Heinrich Zuschlag, Berlin, Werftstr. 4. 23. 1. 22. Z. 14 606.

Klasse 65a. 807 134. **Bootsantrieb.** Hans Rohrbach, Hamburg, Claus-Groth-Str. 18. 24. 3. 21. R. 52 826.

Klasse 65c. 806 895. **Bootsantrieb.** J. C. Kath, Hamburg, Hamburger Str. 21. 16. 3. 21. K. 85 138.

Klasse 65c. 806 934. **Wasserfahrzeug.** Samuel Wachsmann, Markgrafenstr. 5, und Alter Zedermann, Friedrichstr. 134, Berlin. 27. 4. 20. W. 55 266.

Klasse 65c. 807 072. **Faltboot.** Hans Hart, München, Türkenstr. 45. 26. 1. 22. H. 91 818.

Klasse 65c. 807 139. **Zerlegbares Zellenboot.** Helmut Krantz, Kiel, Jägersberg 1a. 24. 8. 21. K. 87 047.

Klasse 84a. 807 430. **Antriebsvorrichtung für Schleusenschütze.** Fried. Krupp A.-G., Grusonwerk, Magdeburg-Buckau. 21. 1. 22. K. 88 956.

Die heutige Nummer enthält eine Beilage mit Bestellkarte der

„Zeitschrift für Verkehrswissenschaft" der Firma Oskar Müller Verlag, Köln,

worauf wir unsere geschätzten Leser besonders aufmerksam machen.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 9
1. Mai

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspreis 60 M.
für den Jahrgang von 24 Heften
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 3 Mark
Sonder-Hefte 6 Mark

Herausgegeben
vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Anzeigen
kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 4,00

Beilagen
nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, Charlottenburg 2, Kantstr. 140,* Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Bericht über den Binnenschiffahrtskongreß Essen-Duisburg am 4. und 5. April 1922. S. 135. — Flumen liberum. S. 140. — Rheinschiffahrt und Versailler Friede. S. 143. — Kleine Mitteilungen. S. 144. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 147. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 148. — Kursbericht. S. 148. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 149. — Patentbericht. S. 149. — Bücherbesprechung. S. 150.

Bericht über den Binnenschiffahrtskongreß Essen-Duisburg am 4. und 5. April 1922.

1. Tag (4. April).

Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt im Kruppsaal des Städtischen Saalbaues zu Essen a. d. Ruhr.

Eine zahlreiche Versammlung von Männern aus allen Teilen Deutschlands hatte sich zur Eröffnung des Binnenschiffahrtskongresses in Essen zusammengefunden. Die Reichsregierung und die Regierungen der Länder hatten Vertreter entsandt, die Kanalvereine, die Schiffahrt, die Industrie, die Landwirtschaft, die Wissenschaft und die Technik waren mit vielen Vertretern erschienen, Gäste aus Holland, der Schweiz und Schweden waren der Einladung gefolgt. Ueber 300 Personen füllten den großen Kruppsaal.

Geh. Regierungsrat Prof. Flamm eröffnet den Kongreß um 10 Uhr vorm. mit folgender Ansprache: Meine Herren! Ich eröffne den Binnenschiffahrtskongreß Essen-Duisburg. Es gereicht mir zur besonderen Ehre und Freude, Sie, die Sie so zahlreich hier erschienen sind, heute hier im Rheinland zu begrüßen. Um so mehr Freude macht mir das, weil ich selbst als alter Düsseldorfer Rheinländer bin und deshalb wohl zu werten weiß, was es heißt in der heutigen Zeit, daß die Stadt Essen in dieser Gegend, unmittelbar an der Grenze des besetzten Gebietes, eine derartige Ausstellung zuwege gebracht hat. Als wir seinerzeit die Mitteilung erhielten, daß Essen diese Ausstellung plane, da hatten wir alle das Gefühl, daß das recht sei, hier an der Quelle der Kraft unseres Vaterlandes, am Herzen des Deutschen Reiches, seiner Kraft und Entwicklung, die es früher hatte, die es heute hat und die es hoffentlich auch in der Zukunft haben wird, eine derartige Veranstaltung ins Leben zu rufen. Wir sind dieser Einladung mit Freude gefolgt, und ich muß der Stadt Essen meinen ganz besonderen Dank dafür aussprechen, einmal, daß sie im Hinblick auf unser Vaterland diese Sache in die Wege geleitet hat, und dann, daß sie uns hier so freundlich und gastfrei empfängt. Es sind auch aus dem Auslande zahlreiche Schreiben bei uns eingegangen, die den Ausdruck der Sympathie nachweisen. Es sind aus dem Auslande, vor allem aus Holland und Schweden, auch heute Herren auf unserer Tagung erschienen, und ich danke den Anwesenden dafür, daß sie die Umstände nicht gescheut haben, sich mit uns zusammenzusetzen und diejenigen Fragen zu bearbeiten, die, wie die Tagesordnung zeigt, für den Wiederaufbau unserer ganzen Wirtschaft, auch auf dem Gebiet der Wasserstraßen und der Binnenschiffahrt so notwendig sind. Es würde mich freuen, wenn die Arbeiten, zu deren Erledigung wir hier zusammengekommen sind, einen erfolgreichen und für Sie alle interessanten und wertvollen Verlauf nehmen. Dann möchte ich zunächst den Geschäftsführer, Herrn Major Punt, bitten, die Namen der Ehren-Gäste, die zu unserer Veranstaltung erschienen sind, zu verlesen.

Major Punt: Es sind erschienen: vom Reichsverkehrsministerium: Herr Ministerialdirektor Dr. Reuß, Herr Ministerialrat Geheimer Baurat Volk, Herr Geheimrat Königs und Oberregierungs-Rat Utpott, vom Reichsministerium für Wiederaufbau und Reichswirtschaftsministerium: Herr Präsident Scharmer, ferner Herr Gesandter und bevollmächtigter Minister Seeliger; vom hessischen Ministerium für Arbeit und Wirtschaft Herr Staatsrat Dr. Wagner, vom württembergischen Ministerium des Innern Herr Oberregierungsrat Dr. Widmann, vom Ministerium des Innern Oldenburg Ministerialrat Borchers, vom Senat der freien Hansastadt Bremen Herr Oberbaurat Plate, von der Stadt Essen Herr Oberbürgermeister Dr. Luther.

Vors. Flamm ff.: Das, was wir in der heutigen Zeit in Deutschland brauchen, ist Standfestigkeit auf allen Gebieten. Standfestigkeit hat die Stadt Essen bewiesen durch ihr Vorgehen. Ich spreche der Stadt Essen auch hierfür nochmals den Wunsch aus, daß diese Standfestigkeit des rheinischen und westfälischen Gebietes, das in allen Zeiten der Vergangenheit sich als so treu bewährt hat, ihm auch in der jetzigen Zeit und in der Zukunft bewahrt bleiben möge. Wir haben nun, wie Sie aus dem Programm entnehmen, eine Reihe von Vorträgen vorgesehen. Ich muß dazu bemerken, daß im Hinblick auf die Kürze der Zeit es erwünscht ist, daß keiner der Herren Vortragenden über dreiviertel Stunden spricht, dann bitte ich die Herren, die in die Diskussion eintreten, möglichst kurz und präzise zu sagen, was sie zu den einzelnen Vorträgen bemerken wollen, damit wir mit unserer Zeit auskommen. Sie werden dann heute in der Ausstellung selbst die ganze Veranstaltung sehen, und Sie werden daraus erkennen, welch weitgehendes Interesse für unsere Bestrebungen besteht. Es sind besonders die großen Kanalprojekte zu erwähnen. Diese sind in geradezu musterhafter Ausführung dargestellt, und ich glaube, Ihnen den Rat geben zu können, möglichst eingehend die Ausstellung zu besichtigen. Sie werden dadurch den Eindruck gewinnen, daß das, was auf all diesen Gebieten von den daran beteiligten Kreisen geleistet worden ist und hoffentlich auch in der Zukunft geleiset werden wird, ganz außerordentliche Arbeit vorausgesetzt hat und das Produkt einer wohl überlegten Arbeit gewesen ist. Ich wünsche der Stadt Essen, daß der Verlauf der Ausstellung ein guter und ersprießlicher nach jeder Richtung sein möge, und Ihnen allen wünsche

ich, daß der Verlauf unseres Kongresses das gleiche Ziel erreichen möge. Wir kommen nun zu den einzelnen Vorträgen.

Ich bitte zunächst Herrn Geh. Baurat Professor Dr. de Thierry seinen Vortrag zu halten.

Geheimer Baurat Professor Dr. de Thierry führte in seinem Vortrage über „Schiffahrt und Wasserkraft" *) folgendes aus:

Die gleichzeitige Ausnutzung des Wassers zur Kraftgewinnung und für Zwecke der Schiffahrt spielte schon im Mittelalter eine bedeutende Rolle. Schon damals erblickte der Schiffer in dem Stauberechtigten einen Feind, der Stauberechtigte wiederum in dem Schiffer. In diesen Gegensätzen, die zweifellos die Entwicklung der Binnenschiffahrt gehemmt hätten, seien genau dieselben Probleme enthalten, mit deren Lösung sich heutzutage die Ingenieure fast aller Länder der Binnenschiffahrt zu beschäftigen hätten. In Deutschland hätten wir infolge des Raubes wichtiger Kohlengebiete, insbesondere Oberschlesiens, ganz besondere Veranlassung, dieser Frage unsere volle Aufmerksamkeit zuzuwenden. Wir müßten für die verloren gegangene Kohle Ersatz schaffen. Diesen Ersatz biete die aus der Wasserkraft zu gewinnende Elektrizität, die auf weite Entfernungen übertragen werden könne. Doch hiermit sei die Aufgabe des Ingenieurs noch nicht erschöpft. Die Aufhebung der Sondertarife bei den Eisenbahnen zwinge gebieterisch dazu, unser Wasserstraßennetz für die Binnenschiffahrt auszubauen. Andererseits setze uns die Finanznot des Landes in die Notwendigkeit, bei dem Ausbau der Wasserstraßen die Wirtschaftlichkeit in die erste Reihe zu stellen und im Interesse der Schiffahrt auch die Gewinnung von Wasserkraft anzustreben.

Die Verbindung von Schiffahrt und Wasserkraft habe in der neuesten Zeit die Inangriffnahme zweier gewaltiger Projekte ermöglicht. Die Gründung der Neckar-Aktien-Gesellschaft und der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft sei lediglich dem Umstande zu verdanken, daß durch Gewinnung von Wasserkräften auch die Wirtschaftlichkeit der Wasserstraßen sichergestellt sei. Aehnliche Verhältnisse lägen auf dem Rhein zwischen Bodensee und Basel vor. Dagegen ständen auf der Rheinstrecke von Basel bis Straßburg der Verbindung von Schiffahrt und Kraftgewinnung ernstliche Schwierigkeiten entgegen. Deutschland erstrebe die Kanalisierung der Rheinstrecke. Seitens der Schweiz werde in manchen Kreisen, die allem Anschein nach auch einen großen politischen Einfluß ausübten, die Regulierung vorgezogen. Das französische Projekt eines Rhein-Seitenkanals könne nur als eine Strangulierung der Schiffahrt bezeichnet werden und beweise, wie politische Gesichtspunkte der Lösung rein wirtschaftlicher Fragen entgegenwirken.

Wesentlich einfacher lägen die Verhältnisse bei den Kraftwasserstraßen Rhein—Neckar—Donau und Rhein—Main—Donau, wo die politischen Momente ausscheiden.

Der Vortragende ging sodann ausführlich auf die technischen Schwierigkeiten ein, die bei der Schaffung der neuen Kraftwasserstraßen zu überwinden seien. Diese Schwierigkeiten zu bewältigen, sei jedoch besonders reizvoll. Es handele sich besonders darum, die Zuführung des Wassers zu den Turbinen so zu gestalten, daß geringste Druckhöhenverluste entstehen und das größtmöglichste Gefälle ausnutzbar bleibe, ferner den Schiffahrtskanal und die Wassergeschwindigkeit in demselben so zu gestalten, daß die Schiffahrt sich voll auswirken könne. Man müsse schließlich die Erfahrung der Jahre 1904, 1911, 1920 und 1921 mit den außergewöhnlich niedrigen Wasserständen in den großen Strömen mit in Rechnung stellen. Man müsse nach Möglichkeit Schleusen verwenden, bei deren Betrieb kein Wasser verbraucht würde. Die großen Anlage- und Betriebskosten würden durch die größere Sparsamkeit ausgeglichen.

An der Hand sehr interessanter Lichtbilder zeigte der Vortragende, welche Versuche im Wasserbaulaboratorium der Technischen Hochschule Charlottenburg zurzeit über einen Vorschlag angestellt würden, der bei dem Wettbewerb für die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee gemacht worden sei. Es handele sich um die Vereinigung von Kraftkanal und Schiffahrtskanal in einem kombinierten Profil. Die Versuche, die noch nicht abgeschlossen seien, hätten sehr interessante Ergebnisse gehabt in Bezug auf die Fließgeschwindigkeit. In dem tiefsten Teil des Kanalprofils mit glatten Wänden sei die Fließgeschwindigkeit eine erheblich größere als in dem für die Schiffahrt bestimmten flacheren Teil mit rauhen Wänden. Die Versuche würden fortgesetzt und zur Lösung weiterer Probleme beitragen.

Der Redner schloß seinen Vortrag mit dem Hinweis, daß die Wissenschaft das beste Mittel sei, die Gegensätze zwischen der Schiffahrt und der Ausnutzung der Wasserkräfte auszugleichen.

Lebhafter Beifall folgte den Ausführungen des Redners.

Vors. Geheimrat Flamm: Ich spreche dem Herrn Vortragenden für seine eingehenden und ausführlichen Darlegungen den Dank der Versammlung aus und stelle den Vortrag zur Diskussion.

*) Die einzelnen Vorträge des Kongresses werden im genauen Wortlaut in späteren Heften veröffentlicht werden. Die Schriftleitung.

Professor Dantscher-München: Meine sehr verehrten Herren! Ich glaube, daß es alle Fachkollegen mit mir begrüßen werden, daß gerade diese Frage „Schiffahrt und Wasserkraftausnutzung" als ein Thema der heutigen Tagung des Binnenschiffahrtsvereins behandelt worden ist, und daß wir es auch alle mit Dank begrüßen, daß ein so hervorragender Vertreter, wie Geheimrat de Thierry, das Referat über diese Frage übernommen hat. Wir können aus den Ausführungen, die er gemacht hat, entnehmen, daß hier eine Summe von Problemen vorliegt, die bis heute eine endgültige Lösung noch nicht gefunden haben, und daß wir hier namentlich vor einem Neuland stehen, wo die Technik in erster Linie mitzuarbeiten hat. Zunächst glaube ich, daß wir wohl alle mit dem Herrn Vortragenden darin übereinstimmen, daß eine Harmonie zwischen Schiffahrt und Wasserkraftausnutzung, die wir erstreben, nicht besteht, sondern daß dieses Zusammenleben erst hergestellt werden muß durch Konzessionen auf beiden Seiten, und da wird wohl die Hauptfrage die sein, welche der beiden Interessen die hauptsächlichsten sein müssen, und ich glaube, man wird zu einem anderen Urteil und zu einem andern Schluß kommen, wenn man bei einer derartigen Kraftwerkstraße — wenn wir es so benennen wollen, der Ausdruck ist noch nicht lange in der Technik eingeführt — fragt: Ist das Entscheidende die Schiffahrt, oder ist die Kraftausnutzung das Vorwiegende? Die Frage ist ja eigentlich selbst durch die Nationalökonomen in unser technisches Gebiet hineingekommen, und von dieser Seite aus ist immer gesagt worden: Hier dreht es sich um die harmonische Vereinigung und wir können unsere Schiffahrtsstraßen dadurch wirtschaftlich fundieren und auf die Höhe bringen, daß wir an die Wasserkraftausnutzung herangehen. Es hat sich gezeigt, und wir speziell in Bayern haben ja seit Jahren an diesen Problemen arbeiten müssen, daß diese Vereinigung nicht so einfach ist. Die Fragen, auf die der Vortragende gekommen ist, sind alle auch bei uns aufgetaucht. Schon bei der Linienführung eines Kanals ergibt sich, daß man zu einem anderen Resultat kommt, wenn es sich um einen Schiffahrtskanal und wenn es sich um einen Werkkanal handelt. Ebenso ergibt sich etwas anderes, wenn man an die Frage der Querschnittausbildung geht. Der Vortragende hat ganz mit Recht darauf hingewiesen, welches denn eigentlich das Prinzip ist. Der eine, der Werkkanal, soll möglichst viel Wasser führen, und die Geschwindigkeit ist an sich gleichgültig, wenn wir nur überhaupt die Böschungen so herstellen können. Bei der Schiffahrt ist das eine andere Frage. Nun entsteht aber noch weiterhin, das ist auch in dem Vortrag berührt worden, die Schwierigkeit im Wasserverbrauch. Und diese Schwierigkeiten, meine Herren, übersehen wir bis jetzt nicht, weil wir noch keine Erfahrungen besitzen. Wenn wir an einer Kraftwerkstraße eine große Anzahl von Kraftwerken hintereinander haben, so können wir uns wohl darüber theoretisch ein Bild machen, wie diese zusammenarbeiten werden. Der Herr Vortragende hat von den Wellen gesprochen, die sich am Wehr ergeben haben. Ich glaube, damit ist es einzig und allein noch nicht getan. Über das eine müssen wir uns klar sein, wenn derartige Kraftwerke in den Rahmen eines großen Überlandnetzes eingespannt sind, dann diktiert nicht mehr derjenige über den Verbrauch des Wassers, der das Kraftwerk leitet, sondern das Überlandnetz und sein Verbrauch diktiert, und da kommt es vor, daß, wenn plötzlich Wasser weggenommen wird, daß sich oberhalb eine Senkung bildet und sich das ganz von selbst wieder auffüllt, was sich durch langgezogene Wellentäler unten sehr ungünstig bemerkbar machen wird. Also, das ist eine Frage, die m. E. noch vollständig offen ist. Bezüglich der Schleusen mit oder ohne Wasserverbrauch stehe ich auf einem anderen Standpunkt als der Herr Vortragende, wenn es sich darum dreht, eine Schiffahrtsstraße zu machen und wenn die Schiffahrtsstraße das hauptsächlichste sein soll. Nun die Schleusen ohne Wasserverbrauch. Das ist ja natürlich vom Standpunkt der Wasserkraftausnützung das Erwünschte, und sie wird dann am Platze sein, wenn das Vorwiegende die Kraftausnützung sein soll. Eine außerordentlich wichtige Frage bildet die Geschwindigkeit. Wir haben vor zwei Jahren in München anläßlich des Baues des Werkkanals der mittleren Isar diese Frage prüfen müssen, und es sind eine Reihe von Schiffahrtssachverständigen zusammengekommen, um über dieses Problem zu beraten, und ich muß sagen, daß wir eigentlich zu einem endgültigen Resultat nicht gekommen sind. Man kann vielleicht vom Standpunkte des Schiffswiderstandes aus der Sache theoretisch näherkommen, wie das Geheimrat Engels versucht hat. Man sieht aber hier schon aus diesen Erörterungen, daß die Geschwindigkeit nicht gewählt werden darf, damit die Schiffahrt noch einigermaßen bestehen kann. Es sind das Geschwindigkeiten, die bei Wasserkraftanlagen in den allermeisten Fällen sicherlich auch wirtschaftlich nicht möglich sind. Ich könnte mir Werke wie unsere mittlere Isar oder gar das große Werk des mittleren Inn nicht denken mit Geschwindigkeiten von 30 und 50 cm; sie sind wirtschaftlich unmöglich. Ob aber bei derartigen Geschwindigkeiten mit 50 und 60 cm in dem engen Profil noch alle Schiffsmanöver mit der Sicherheit und Zuverlässigkeit ausgeführt werden können, wie das im breiten Strom der Fall ist, das ist eine Frage, die ich nicht zu beurteilen vermag, ich

setze auch einige Zweifel darin. Hierüber müssen die Schiffahrtssachverständigen einzig und allein entscheiden. Nun bezüglich des Doppelprofils. Das ist schon vor langen Jahren einmal vorgeschlagen worden anläßlich einer Frage in Bayern, und zwar vom eigentlichen Erfinder des Walzenwehres, von dem verstorbenen bayerischen Oberbaurat Eikemeier. Es hat sich aber bei Anwendung und Durchprojektierung großer Werkkraftanlagen mit diesem Doppelprofil gezeigt, daß es zu unwirtschaftlichen und wirtschaftlich unmöglichen Anlagen führen würde. Das wäre in kurzem das, was wir von der Wasserkraftseite aus zu diesen Problemen zu sagen haben. Vielleicht noch eins zu der Dichtungsfrage. Ein Werkkanal wird ganz anders gedichtet wie ein Schiffahrtskanal, und wir können bei einem Schiffahrtskanal die Dichtungen, wie sie bei dem Werkkanal heutzutage Anwendung finden, nicht brauchen. Auch das ist ein Punkt, wo die beiden Interessen sich gegenüberstehen. Meine Herren! Aus alle dem sehen wir also, daß hier eine ganze Reihe von Punkten vorhanden ist, die noch ziemlich weit auseinandergehen. Aber es ist, wie ich mir eingangs zu bemerken erlaubte, außerordentlich zu begrüßen, daß diese Fragen heute im Kreise von Fachgenossen vorgelegt worden sind zur Diskussion, und es wäre nur zu wünschen, daß hier die Interessen der Schiffahrt und die Interessen der Wasserkraftausnützung in einer ausgiebigen Aussprache einmal versuchen, diesem Problem, das seine großen Schwierigkeiten in sich birgt, näher zu kommen, und daß vielleicht aus der Diskussion und den Erörterungen, die sich hier anschließen werden, etwas Ersprießliches für unsere deutsche Wirtschaft herauskommt. Denn, meine Herren, das Problem ist gestellt, und es muß gelöst werden. Wir stehen vor großen Aufgaben, bei denen wir diesem Problem nicht ausweichen können. (Beifall.)

Professor Rehbock-Karlsruhe: Meine Herren! Ich wollte nur eine Frage ganz kurz erwähnen. Es ist gesprochen worden über die Schwemmbildung, die im Kanal auftritt, wenn das Wasser plötzlich aus einem Kanal abgelassen wird. Es sind darüber Versuche angestellt worden in leidlich großen Verhältnissen und es sind auch Versuche in Laboratorien angestellt worden. Die Versuche haben zu der Feststellung geführt, daß es möglich ist, diese Schwemmbildung theoretisch vollkommen genau zu berechnen. Die Versuche sowohl im großen, in den Kanälen, wie auch im kleinen, in den Laboratorien, haben gezeigt, daß hier Theorie und Praxis außerordentlich gute Resultate liefern. Hierauf habe ich kurz hinweisen wollen.

Professor Möller: Eine Berechnung über die fortschreitende Brandung des Wellenkanals, wenn an einer Stelle des Kanals das Wasser abgelassen wird, enthält die Zeitschrift des Architekten- und Ingenieurvereins vom Jahre 1896 von mir. Ich habe nachgerechnet, wieviel Zeit die Welle braucht, und zwar im Nord-Ostseekanal, und da hat sich ergeben, drei Stunden und so und so viel Minuten wäre die Zeit, und man hat dann nachher Versuche gemacht und hat die Schleusentore geöffnet, und es hat sich gezeigt, daß die Wellen auch hier diese Zeit brauchen, und daß die Formel, die ich angewandt habe, sich dadurch bestätigt.

Vors.: Das Wort wird weiter nicht gewünscht zu dem Vortrage. Es hat noch um das Wort gebeten Herr Dr. jur. Großheide vom Verein „Der Binnenschiffahrtskongreß"-Holland.

Dr. jur. Großheide: Verehrte Anwesende! Lassen Sie mich damit beginnen, Ihnen im Namen meines Vereins „Der Binnenschiffahrtskongreß" recht herzlich zu danken für die herzlichen Worte, welche der Herr Vorsitzende beim Empfang den holländischen Abgeordneten gewidmet hat. Im Namen meines Vereins erwidere ich seine Wünsche herzlichst und hoffe ferner, daß Ihr Verein mehr und mehr aufblühen und sich ausbreiten möge. Desgleichen erhoffe ich ein sehr eifriges Zusammenwirken zwischen Ihrem Vaterlande und dem meinigen auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt. (Beifall.) Um Ihnen die Bedeutung des Vereins, der mich abordnete, zu zeigen, erlaube ich mir, in kurzen Worten einige Besonderheiten mitzuteilen. Der Verein „Der holländische Binnenschiffahrtskongreß" ist in Amsterdam gegründet im Jahre 1913 bei Gelegenheit der ersten niederländischen Ausstellung auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt. Bald nach 1913 kam der schreckliche Weltkrieg, welcher auf diesem Gebiete sehr große Schwierigkeiten hervorrief und die normale Entwicklung unseres Vereinslebens hinderte. Bis 1919 war die Tätigkeit unseres Vereins brachgelegt, dermaßen, daß keine staatliche Billigung erfolgte und unser Verein nicht eingetragen wurde. 1919 wurde das erreicht und in demselben Jahre hielt man den zweiten holländischen Binnenschiffahrtskongreß ab. Im Gegensatz zu der Methode, die beim ersten Kongreß befolgt wurde, wurde vor dem Kongreß von 1919 den Mitgliedern eine Übersicht der Meinungen über die verschiedenen Punkte der Tagesordnung zugesandt in Form eines Buches von etwa 177 Seiten. Auf diesem Kongreß wurden u. a. folgende Fragen behandelt: Kanäle in Holland vom internationalen Gesichtspunkt, statistische Besonderheiten über die Binnenschiffahrt in Holland, Schiffahrtsproben und deren Bedeutung für die Binnenschiffahrt, Betrachtungen über die Abnutzung von Schiffen und Eigentumsübertragung von Schiffen, staatliche Bemühungen, frachtliche Tarife, Elementarunterricht und Fachunterricht für die Kinder der Schiffer. 1919 und 1920 wurde eine große Änderung vorbereitet und ausgearbeitet, das System und den Wirkungskreis des Vereins betreffend. Ursprünglich gab es einen Vorstand von 15 individuellen Mitgliedern. Man kam jedoch zu der Überzeugung, daß, sollte unser Verein sich völlig entwickeln und völlig das Ziel erreichen, es nötig sei, einen sehr starken Kontakt mit allen Organisationen herzustellen, welche zu der Binnenschiffahrt in irgendwelchem Zusammenhang standen. Eine Änderung der Statuten wurde durchgeführt, durch welche die Möglichkeit geschaffen wurde, die staatlich anerkannte Vereinigung als Mitglied dem Vorstande zuzuführen. Infolgedessen besteht der Vorstand heute aus 15 individuellen und etwa 25 durch Vereine angewiesene Mitglieder. In unserm Vorstand sind vertreten der Handel, die Schlagunternehmungen, die Rheinschiffahrt, die Großunternehmer der Binnenschiffahrt, mehr oder weniger höhere staatliche Beamte, deren Amt mit der Schiffahrt in Verbindung steht, sind Mitglieder des Vorstandes. Unter diesen Umständen wurde im Herbst 1921 der dritte Kongreß in Rotterdam abgehalten, auf ganz dieselbe Weise wie im Jahre 1919, und der behandelte Stoff wurde vorher den Mitgliedern zur Einsicht unterbreitet. Das betreffende Buch umfaßte zirka 300 Seiten. Der dritte Kongreß in Rotterdam wurde ein großer Erfolg. Die Regierung schickte offiziell Abgeordnete. Man darf erwarten, daß die in Holland gehaltenen Kongresse einen nachhaltigen Erfolg haben werden; im besonderen auf dem Gebiet des Fachunterrichts gibt es heute eine Entwicklung, um welche die angrenzenden Länder uns beneiden. Wie aus dem gesamten hervorgeht, bewegte unser Verein sich bis heute nur auf nationalem Gebiete, meine Abordnung nach Ihrem Kongreß ist der erste Schritt über unsere Grenzen, welcher Schritt hoffentlich zu einem kräftigen internationalen Zusammenarbeiten führen wird. Ich habe Ihnen hiermit einige Besonderheiten mitgeteilt über den Verein, der mich nach hier schickte, damit ich Ihnen zeigte, von welchem Verein ich Ihnen die Grüße zu überbringen habe. Im Namen dieser Organisation spreche ich Ihnen die besten Wünsche aus für die Binnenschiffahrt im allgemeinen, für die Deutschlands im besonderen und für das Aufblühen Ihres Vereins in ganz speziellem Sinne. (Beifall.)

Vors.: Ich erlaube mir, dem Vertreter Hollands den herzlichsten Dank für seine Worte auszusprechen und für die klaren Darlegungen über Zweck und Ziele seines Vereins, und ich glaube in Ihrer aller Sinne zu sprechen, wenn ich wünsche, daß die bisher zwischen unseren beiden Vereinen bestehenden Beziehungen vor allem auch im Interesse unserer Länder für alle Beteiligten nützlich und ersprießlich sein mögen. Nunmehr erteile ich das Wort Herrn Regierungs- und Baurat Momber zu seinem Vortrage „Wirtschaftliche Untersuchungen über Kanalabmessungen und Schiffsgrößen".

Regierungs- und Baurat Momber-Goslar führte folgendes aus:

Der verstorbene, um die deutsche Binnenschiffahrt hochverdiente Ministerialdirektor Dr. ing. Sympher habe an den Schluß der Einleitung seines Werkes über die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben folgende Sätze gestellt:

Alle Freunde und Förderer der Wasserwirtschaft müssen sich über eins klar sein. Nach dem Kriege dürfen die Kosten noch weniger als vorher ohne Entgelt der Allgemeinheit oder einem oft unbekannten Dritten aufgebürdet werden. Im Großen und Ganzen muß die Wasserwirtschaft sich selber tragen, sonst würde sie eben nicht wirtschaftlich sein. Nur dort, wo unwägbare Vorteile erzielt werden sollen, wo insbesondere der hohe Kulturstand von Land und Volk den Schutz vor Gefahren für Menschen und Wohnstätten fordert, wo der Wettbewerb des Auslandes ausnahmsweise nicht anders besiegt werden kann, da mag die Staatshilfe auch ohne vollständigen Ersatz der Kosten helfend eingreifen, aber im Allgemeinen trage die Wasserwirtschaft, was sie erfordert.

Wenn diese Forderung aufgestellt würde, daß die vollen Jahreskosten für eine neu zu erbauende Wasserstraße durch Schiffahrtsabgaben eingebracht werden müßten, dann könnten die erforderlichen Abgaben infolge einer Vergrößerung der Kanalabmessungen mehr ansteigen als die übrigen Schiffahrtskosten infolge Verwendung größerer Fahrzeuge kleiner werden.

Durch Ausbau der neueren Kanäle für 400- bis 600-Tonnen-Schiffe seien gegenüber den früheren wenig leistungsfähigen erhebliche Frachtersparnisse erzielt namentlich für größere Förderweiten und bei Vorhandensein leistungsfähiger Umschlagseinrichtungen in den Häfen. Auch eine weitere Vergrößerung der Abmessungen für einen Verkehr von 1000-Tonnen-Schiffen ergäbe für manche Verkehrsbeziehungen noch nennenswerte Ersparnisse, welche bei starkem Verkehr die erhöhten Anlage- und Jahreskosten rechtfertigen könnten. Dagegen träten bei Verwendung von Fahrzeugen mit mehr als 1000 t Tragfähigkeit nur noch sehr geringfügige Frachtersparnisse ein, welche den erhöhten Anlagekosten nicht mehr entsprächen.

Auch die Anforderungen, welche an die Leistungsfähigkeit der in Deutschland neu geplanten Kanäle gestellt würden, zwängen nicht zur Wahl größerer als 1000-Tonnen-Schiffe.

Eine starke Steigerung des Verkehrs über den rechnungsmäßigen Anfangsverkehr hinaus ermöglichte eine wesentliche Herabsetzung der Schiffahrtsabgaben. Bei einer Verdoppelung des Verkehrs könne die dadurch eintretende Herabsetzung der Gesamtfrachtkosten bereits so groß sein, wie sie durch eine Vergrößerung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge nie erreicht werden würde.

Wenn von den entstehenden Jahreskosten eines Schiffahrtskanals nicht ein wesentlicher Teil durch Ausnutzung von Wasserkräften oder durch Beiträge anderer Interessenten gedeckt würde, dann könne eine Vergrößerung der Kanalabmessungen für einen Verkehr mit Fahrzeugen von mehr als 1000 t Tragfähigkeit in der Regel nicht empfohlen werden. (Lebhafter Beifall.)

Vorsitzender Geheimrat Flamm: Ich danke dem Herrn Vortragenden in Ihrer aller Namen für seine außerordentlich interessanten und eingehenden Ausführungen. Ich stelle den Vortrag zur Diskussion. Da das Wort nicht gewünscht wird, erteile ich Herrn Ingenieur Schlingemann das Wort zu seinem Vortrage: „Die Wasserstraßen in den Niederlanden".

Der Vortragende erläuterte an der Hand einer sehr übersichtlichen Karte die große Ausdehnung des Kanalnetzes in den Niederlanden. Für die Niederlande seien die Wasserstraßen von größter Bedeutung. Es gäbe wohl kaum ein zweites Land in der Welt, wo die Wasserstraßen ein so dicht verknüpftes Netz bilden als in den Niederlanden und wo ein verhältnismäßig so großer Teil des Gütertransportes auf dem Wasserwege stattfinde. Viele von den jetzigen Wasserstraßen seien Überreste von alten Flußläufen und Binnenseen, die jetzt durch Schleusen vom Meer getrennt sind. Dabei sei durch die günstige Lage des Landes zu den Hauptwegen des Weltverkehrs seit dem 16. Jahrhundert ein wichtiger Teil dieses Verkehrs den Niederlanden zugekommen. Namentlich Rotterdam und Amsterdam hätten sich zu Seehäfen ersten Ranges entwickeln können. Bis vor einem Jahrhundert hätten die für den überseeischen wie für den binnenländischen Verkehr von der Natur geschaffenen Schiffahrtswege genügt. Später habe jedoch die Kunst des Ingenieurs zu Hilfe kommen müssen, wo die Natur versagte.

Die seit dem Anfang des 19. Jahrhundert unternommenen Verbesserungen der Wasserstraßen bezogen sich in erster Linie auf die Zugänge vom Meere zu den beiden großen Seehäfen. Sowohl Amsterdam als Rotterdam hätten im 19. Jahrhundert einen ganz neuen Zugang für Seeschiffe bekommen, die Schiffen mit 9 bis 10 m Tiefgang den Zugang zum Hafen ermöglichten. Rotterdam habe einen offenen Zugang zum Meere, der Amsterdamer Nordseekanal sei durch Schleusen vom Meer getrennt. Weitere Verbesserungen seien für beide Häfen vorgenommen.

Als Wasserverbindung mit dem Hinterland komme in erster Linie der Rhein in Betracht, der mit seinen Armen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts normalisiert wurde und jetzt von der deutsch-niederländischen Grenze bis Rotterdam eine Mindesttiefe von 3,25 m bei Niedrigwasser der Schiffahrt zur Verfügung stände. Amsterdam sei durch den Merwede-Kanal, der für Schiffe von 2000 t zugänglich sei, mit dem Rhein verbunden. Eine kürzere Verbindung mit dem Oberrhein werde geplant.

Die Verbindung von Rotterdam mit Antwerpen, in der in den letzten Jahren neue Schleusen gebaut wurden, sei gleichfalls die von Antwerpen mit dem Rhein. Mit dem östlichen Belgien bilde der Zuid-Willems-Kanal eine schon ein Jahrhundert bestehende Schiffahrtsverbindung, die für Schiffe bis 450 t verwendbar ist. Die jetzt in der Ausführung begriffene Kanalisierung der Maas mit anschließenden Kanälen werde einen neuen 150 km langen Wasserweg zum Süden Limburgs und im Anschluß mit den ostbelgischen Wasserstraßen bilden.

In der niederländischen Binnenschiffahrt spiele die Zuiderzee eine bedeutende Rolle. Bei der jetzt vorgenommenen Trockenlegung dieses Binnensees werden breite Schiffahrtswege zwischen den zu bildenden einzelnen Poldern beibehalten bleiben. Auch für mehrere Teile der Niederlande, die bis jetzt keine Schiffahrtswege aufzuweisen hatten, sei der Bau von Kanälen vorgesehen. Der Wilhelmina-Kanal im Süden werde in einigen Monaten eröffnet werden. Ein Schiffahrtskanal für 600-Tonnen-Schiffe nach dem östlichen Industriegebiet der Provinz Overyssel werde vom Staat gebaut werden.

Trotzdem wohl kein anderes Land schon so reich mit Schiffahrtswegen versehen sei als die Niederlande, würden in dem nächsten Jahrzehnt noch Hunderte von Millionen Gulden für die Verbesserung und Ausdehnung des Wasserstraßennetzes aufgewendet werden. (Lebhafter Beifall.)

Vors.: Sie haben aus dem Beifall ersehen, welch großes Interesse Ihre Ausführungen in der Versammlung hervorgerufen haben, und wir alle haben das Gefühl, daß die Ausgestaltung Ihres Kanalsystems und -Netzes zweifellos große wirtschaftliche Vorteile hat. Wir freuen uns, daß diese Arbeiten nun auch in der Zukunft weiter fortgeführt werden sollen, die dazu dienen können, die Beziehungen zwischen unserm Lande und Ihrem Lande weiter zu fördern. Das ist für uns alle von Vorteil. Ich danke Ihnen im Namen der Versammlung nochmals für Ihre außerordentlich interessanten Ausführungen. Ich stelle den Vortrag zur Diskussion.

Regierungsrat Professor Endres-Mannheim: Mir ist aufgefallen, daß der Vortragende gesprochen hat von einer Vertiefung von Amsterdam aus von 14,5 m, dagegen bei Rotterdam nur von 12,5 m. Das fällt mir deshalb auf, da doch Rotterdam jetzt einer der bedeutendsten Häfen geworden ist, während das bei Amsterdam bei weitem nicht zutrifft. Andererseits allerdings ist gesagt worden, daß geplant sei eine wesentliche Abkürzung vom Rheine aus nach Amsterdam. Darauf ist es vielleicht zurückzuführen, daß man von Amsterdam aus dann eine wesentlich größere Vertiefung des Seeweges befürwortet. Weiter ist noch gesagt worden, daß der Rhein den höchsten Anforderungen genüge, daß die Leistungsfähigkeit praktisch unbegrenzt sei. Das bezieht sich offenbar auf die Binnenschiffahrt, und zwar auf die Rhein-Binnenschiffahrt. Hinsichtlich der Ausdehnung und Verbesserung des Seeweges vom Meere aus nach den niederrheinischen Gebieten dürfte man doch wohl nicht annehmen, daß den Höchstanforderungen genügt sei. Es wäre vielleicht interessant, wenn gesagt würde, was geplant ist hinsichtlich der Verbesserung der Rheinstraße in bezug auf den Seeweg.

Herr Schlingemann: Was die Tiefe des neuen Verbindungsweges anbelangt, so ist es nicht der Fall, daß für Amsterdam eine größere Tiefe erwünscht wurde wie für Rotterdam. Eine Tiefe von 11 bis 12 Meter wird, wie man jetzt sieht, für die großen Schiffe für lange Zeit genügen. Es ist nicht zu sagen, ob es technisch möglich ist, für Rotterdam, das an einem Fluß liegt, eine größere Tiefe zu bekommen. Wo jetzt für Amsterdam eine neue Schleuse gebaut wird, die ja immer ein sehr kostspieliges Werk ist, wird man natürlich zu der größten Tiefe gehen. Was nun die Tiefe des Rheins anbelangt, von der ich gesagt habe, daß sie den höchsten Anforderungen genügt, da habe ich natürlich die Binnenschiffahrt gemeint. In Holland macht man da einen Unterschied. Was die Seeschiffahrt anbelangt, so können da natürlich höhere Anforderungen gestellt werden. Wie weit es möglich sein wird, dem Rhein eine größere Tiefe zu geben, ist jetzt auch nicht zu sagen. Man kann nicht die Tiefe willkürlich vergrößern, weil die Vergrößerung der Tiefe eine Verschmälerung des Bettes nach sich zieht. Doch tauchen jetzt auch in Holland in vielen Kreisen Stimmen auf, die eine größere Tiefe für den Rhein wünschen.

Vors.: Da sonst niemand mehr das Wort wünscht, ist auch die Aussprache über diesen dritten Vortrag beendet. Damit ist die heutige Tagesordnung erschöpft. Ich schließe die heutige Versammlung und danke den Anwesenden für das gezeigte Interesse.

Bei dem an die Tagung anschließenden gemeinsamen Mittagessen begrüßte Oberbürgermeister Dr. Luther im Namen der Stadt Essen die Teilnehmer der Tagung. Ministerialdirektor Dr. Reuß überbrachte die Grüße des Reichspräsidenten Ebert und des Reichsverkehrsministers Gröner und deren Wünsche für eine erfolgreiche Tagung.

Am Nachmittag begaben sich sämtliche Teilnehmer zur Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung, wo unter sachkundiger Führung in einzelnen Gruppen die Besichtigung der Ausstellung vorgenommen wurde. An den größeren ausgestellten Kanalprojekten wurden Mitteilungen über den gegenwärtigen Stand der Projekte gemacht.

2. Tag. (5. April.) *)

Außerordentliche Hauptversammlung zur Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen im Börsenhaus zu Duisburg.

Im Anschluß an die Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt in Essen am 4. April veranstaltete der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 5. April in Duisburg zusammen mit dem Zentralverein eine außerordentliche Hauptversammlung. Die Beteiligung in Duisburg war äußerst rege. Über 350 Teilnehmer hatten sich zusammengefunden, darunter zahlreiche Ausländer (Holländer, Schweizer, Schweden usw.). Die Reichs- und Staatsbehörden hatten Vertreter entsandt. Das Wiederaufbauministerium war durch Präsident Scharmer, das Auswärtige Amt durch den Gesandten Seeliger, der Reichsausschuß für Schiffbau und Schiffsablieferung durch Geheimrat Canitz, das Reichsverkehrsministerium durch Ministerialrat Dr. Reuß, Oberregierungsrat Utpott und die Ministerialräte Volk und Hitzler vertreten. Das bayerische Verkehrsministerium hatte Oberregierungsrat Krenzer, das württembergische Ministerium des Innern Oberregierungsrat Widmann, das hessische Ministerium für Arbeit und Wirtschaft Staatsrat Dr. Wagner, das hessische Finanzministerium Regierungsbaurat Becker, das oldenburgische Ministerium des Innern Ministerialrat Borchers entsandt. Auch der hessische Staatskommissar Dr. Kranzbühler war anwesend. Von der Rheinprovinz waren der Oberpräsident Exzellenz von Groote, der Strombaudirektor Langen und der

*) Unter Benutzung des Berichts des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen im Heft 15 der Zeitschrift „Der Rhein".

Regierungspräsident Grützner von Düsseldorf zugegen. Die Stadt Duisburg war durch den Oberbürgermeister Dr. Jarres und Regierungsrat Dr. Maiweg vertreten, ebenso hatten die Handelskammer, die Hafenverwaltung, das Schleppamt, die Kanalbaudirektion Essen und zahlreiche andere Behörden Vertreter entsandt.

Die Tagung nahm ihren Anfang um 10 Uhr vormittags im großen Börsensaal.

Der Vorsitzende des Vereins, Kommerzienrat Gustav Stinnes, eröffnete die Sitzung. Er begrüßte zunächst die Vertreter der Behörden und die übrigen Gäste und wies darauf hin, daß gerade Duisburg als Mittelpunkt der Binnenschiffahrt der gegebene Ort für den Binnenschiffahrtskongreß sei. Der Verein habe es sich zur Aufgabe gesetzt, nachdem die Gäste am vorhergehenden Tage auf der Ausstellung in Essen die Einrichtungen der Binnenschiffahrt im Bild und Modell gesehen hätten, ihnen nunmehr an Ort und Stelle einen praktischen Einblick in die Hafenanlagen von Duisburg-Ruhrort und die Rheinschiffahrt selbst zu geben.

Hierauf ergriff der Vertreter des Deutschen Reiches bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, der Gesandte und Bevollmächtigte Minister Seeliger das Wort zu einem Vortrage über „Die internationalen Stromakte", ein Thema, das gerade im Hinblick auf die Internatinonalisierung der deutschen Ströme und den kürzlichen Abschluß der neuen Donau-Akte von besonderem Interesse ist.

Der Vortragende führte einleitend aus, daß der Gedanke der Internationalisierung von Strömen, d. h. der Bereitstellung von Strömen für den Schiffsverkehr aller Flaggen nicht neu ist. Bereits der Wiener Kongreß von 1815 hat in seiner Schlußakte Grundsätze dafür niedergelegt. Auf der Donau kam zunächst eine derartige Regelung zustande. Eine europäische Donaukommission wurde eingesetzt, um die freie Schiffahrt und die Unterhaltung des Stromes zu sichern. Im Jahre 1831 wurde dann auch für den Rhein eine Rheinschiffahrtskommission eingesetzt, die allerdings nur geringe Befugnisse erhielt. Aehnliche Bestimmungen wurden für andere Wasserstraßen vorgesehen.

Eine neue Entwicklung brachte der Versailler Friedensvertrag mit sich. Rhein, Elbe, Oder und Memel wurden für internationale Ströme erklärt. Neue Akte sollten für diese Ströme wie auch für die Donau geschaffen werden. Ein allgemeiner Schiffahrtskongreß wurde von den alliierten und assoziierten Mächten in Barcelona im vergangenen Jahre abgehalten, deren Beschlüsse Deutschland ohne weiteres anzunehmen hatte. Die Kommissionen für die einzelnen Stromakte sind bereits größtenteils an der Arbeit.

Zahlreiche neue Probleme sind mit dieser neuen Epoche in die Erscheinung getreten. Unter Strömen von internationaler Bedeutung versteht man solche, die natürlich schiffbar sind und mehrere Staaten durchströmen oder trennen und ihnen einen Zugang zum Meere geben. Auch die Nebenflüsse sind in dieser Definition einbegriffen. Freiheit der Schiffahrt ist eine Hauptforderung. Der Strom muß allen Staaten, nicht nur den Uferstaaten, zugänglich sein. Der Grundsatz der Abgabenfreiheit hat im allgemeinen zu gelten. Alle Flaggen sind in jeder Beziehung auf allen Stromstrecken und in allen Häfen gleich zu behandeln. Besondere Schiffahrtsgerichte zur Schlichtung aller auf die Schiffahrt bezüglichen Streitigkeiten sind vielfach schon eingeführt, wie z. B. auf dem Rhein. Der Völkerbund führt die Aufsicht über die Verwaltung der internationalisierten Schiffahrt. Das ist ein neuer Gedanke, der früher unbekannt war. Neu ist auch die Forderung, Nicht-Uferstaaten zur Mitarbeit zuzuziehen. So sind z. B. in der Kommission für die Schiffahrt auch Belgien, England und Italien vertreten, in der Donaukommission Frankreich, England und Italien, in der Elbekommission England, Frankreich, Italien und Belgien und auf der Oder England, Frankreich, Schweden und Dänemark. Man bezweckt dadurch den Schutz der nicht an das Meer grenzenden Staaten, zu denen außer der Schweiz jetzt auch noch Oesterreich, Ungarn und die Tschechoslowakei getreten sind. Während früher die Beschlüsse der internationalen Kommissionen nur im Einverständnis mit den betreffenden Uferstaaten ausgeführt werden konnten, haben diese Kommissionen jetzt direkte staatsrechtliche Befugnisse erhalten. Sie können die Vornahme neuer Arbeiten zur Unterhaltung und zum Ausbau der Ströme durchsetzen. Während früher die Aufgaben sich lediglich auf die Schiffahrt beschränkten, zieht man jetzt auch andere Gebiete in den Rahmen der internationalen Kommissionen. Die Erzeugung von elektrischer Kraft ist z. B. eine wichtige Frage, die gerade hier am Rhein bei dem Ausbau des Oberrheins lebhaft erörtert wird.

Die Internationalisierung der deutschen Ströme ist wesentlich von politischen Gesichtspunkten aus durchgeführt worden. Deshalb wurden nur Ströme betroffen, die mehrere Staaten durchströmen, deshalb Vertreter der Nichtuferstaaten in die internationalen Kommissionen aufgenommen. Deutschland war in der Ausgestaltung seiner Wasserstraßen vorbildlich und marschierte an der Spitze aller Völker. In wenigen Jahren, wenn der Mittellandkanal fertiggestellt sein wird, kann jeder deutsche Schiffer von jedem Punkt des deutschen Wasserstraßennetzes zum anderen gelangen. Nur wenige Staaten hatten so freie Bestimmungen wie Deutschland. Wir brauchten daher nicht von anderen Staaten zu lernen, wie man Flüsse verwaltet.

Aber wir wollen trotzdem nicht beiseite stehen, sondern tatkräftig an der Entwicklung mitarbeiten. Unsere Erfahrungen in der Wasserwirtschaft und unsere Lust zur Arbeit werden uns eine führende Rolle auch in den internationalen Kommissionen gewinnen lassen.

Die Versammlung nahm die klaren Ausführungen des Redners mit größter Aufmerksamkeit auf.

Als zweiter Redner sprach Herr Reedereidirektor Engberding, Mitglied des Landtages, aus Münster über die „Entwicklung des Rhein-Hannover-Kanal-Verkehrs und seiner Schiffahrt seit Inbetriebnahme des Kanals".

Der Redner führte zunächst aus, daß gerade in der Jetztzeit der Ruf nach neuen Kanälen laut wird. Das Versagen der Eisenbahn ist eine Hauptursache dabei. Die Nutzkilometerzahl unserer Lokomotiven ist von 1913—1920 von 750 Millionen auf 458 Millionen zurückgegangen. Ständiger Wagenmangel und immer häufigere Bahnsperren sind an der Tagesordnung.

Der Plan des Rhein-Hannover-Kanals wurde schon im Jahre 1899 erörtert, scheiterte aber damals im Reichstag. Erst 1904 wurde ein Entwurf angenommen, dessen Baukosten mit 197 Millionen Mark veranschlagt wurden. Bis zum Kriegsausbruch war der erste Abschnitt, der Rhein-Herne-Kanal, vollendet. Im Jahre 1916 war die gesamte Strecke bis Hannover erbaut.

Der Schiffsraum für den neuen Kanal wurde hauptsächlich von der Weser, dann vom Rhein und sogar von der Elbe und Oder herübergeholt. Grundlage des Verkehrs bildete die Kohle. Die Kohlentransporte nach Minden und der Weser betrugen in den Jahren:

1916	413 000	Tonnen
1917	454 000	„
1918	655 000	„
1919	453 000	„
1920	430 000	„
1921	353 000	„

Nach Hannover in den gleichen Jahren:

1916	600	Tonnen
1917	570 000	„
1918	980 000	„
1919	830 000	„
1920	995 000	„
1921	985 000	„

Nach dem Kriege ist leider ein Teil des Kohlenversandes wieder auf die Eisenbahn zurückgewandert. Rückfrachten fehlen fast gänzlich. In Betracht kommen dafür hauptsächlich Kali und Rohzucker, allein die Konkurrenz der Eisenbahn mit ihren Staffeltarifen hat diese Waren vollkommen vom Kanalverkehr abgezogen. Man kann sagen, daß etwa 80 Prozent des Schiffsraumes leer zu den Kohlenzechen zurückbefördert werden müssen. Die Kohlenfrachten begannen mit einem Frachtensatz für Kohlen nach Hannover von etwa 4,50 M. die Tonne und stiegen bis heute auf 106 M. die Tonne. Hierzu kommt noch die lange Reisedauer, die von Wanne bis Hannover immer 14 Tage beträgt.

Das staatliche Schleppmonopol, das auf dem Kanal eingeführt ist, hat zwar Nennenswertes geleistet, kann aber als Staatsbetrieb natürlich nicht einem Privatbetrieb gleichkommen; es fehlt die nötige Bewegungsfreiheit der leitenden Personen. Es sind auch schwere Fehler bei der Festsetzung der Arbeitszeit und der Löhne gemacht worden, an deren Folgen wir noch zu tragen haben. Auf dem Rhein-Herne-Kanal wird eine Durchschnittstagesleistung von ca. 20 km erreicht. Es schweben augenblicklich Verhandlungen, wie man den Verkehr privat- oder gemischtwirtschaftlich gestalten kann.

Berücksichtigt man die Kosten für Zeitverlust und Leerschleppen, so ergibt sich, daß die Kanalschiffahrt der Eisenbahn gegenüber nicht konkurrenzfähig sein kann, wenn nicht Frachtenausgleiche geschaffen werden. Bei der jetzt im Bau befindlichen Reststrecke von Hannover nach Magdeburg hat man leider die sogenannte Mittellinie gewählt, die durch industriearme Gegenden führt, so daß man mit Bestimmtheit annehmen kann, daß es auch auf dieser Strecke später an Rückfrachten fehlen wird.

Der Redner schloß seine interessanten Ausführungen mit dem Wunsche, daß sich das traurige Bild der deutschen Binnenschiffahrt bald ändern möge, da bei den heutigen Verhältnissen der rücksichtslosen Konkurrenz der Eisenbahn nicht daran zu denken ist, die Fahrzeuge ordentlich instand zu halten und Reserven für Ergänzungsbautenn zu bilden. (Lebhafter Beifall.)

An beide Vorträge schloß sich eine kurze Aussprache, in dem besonders Geheimrat Prof. Dr. de Thierry und Prof. Dr. Hennig das Wort ergriffen. Es wurden dem ersten Vortragenden Fragen über die Gestaltung der Schiffahrtsakte und die Beschlüsse von Barcelona vorgelegt, die von ihm im Sinne seiner ersten Ausführungen beantwortet wurden. Insbesondere wurde

in der Aussprache gefordert, daß Deutschland die gleichen Rechte auf den internationalisierten Strömen erhalte wie die übrigen Staaten. Geheimrat de Thierry betonte, es müsse die Ungerechtigkeit an der Weichsel beseitigt werden, die Deutschland vollständig von dem Zugang zum Strom abzudrängen drohe. Professor Hennig wies darauf hin, daß es eine Ungeheuerlichkeit sei, daß die Oder, die im gesamten Umfange auf deutschen, sogar preußischem Boden liege, internationalisiert sei. Gleiches Recht für alle sei hier oberstes Gesetz.

Pastor Lindenmeyer gedachte noch in herzl. Worten des Schiffahrtspersonals. Er wies auf die Notwendigkeit des Ausbaues der Schiffermission hin und bat die Anwesenden, dieses Werk zu unterstützen.

An die Hauptversammlung schloß sich ein gemeinsames Mittagesen, auf welchem Oberbürgermeister Dr. Jarres den Kongreßteilnehmern ein herzliches Willkommen in Duisburg entbot und Ministerialdirektor Reuß im Namen der Reichregierung sprach.

Für den Nachmittag hatte der Verein eine Reihe von Besichtigungen vorbereitet, die sich eines zahlreichen Besuches erfreuten. Die Deutsche Maschinenfabrik führte in Lichtbildern ihre modernen Umschlagseinrichtungen vor, die Rheinischen Stahlwerke in Meiderich und die Friedrich-Alfred-Hütte in Rheinhausen veranstalteten Führungen durch ihre Betriebe. Großen Zuspruch fand eine Fahrt auf dem Rhein nach der Schiffswerft der Gutehoffnungshütte in Walsum auf Dampfern der Hafenverwaltung und der Firma Haniel & Co. Die Werft hatte den Stapellauf eines neuen Rheinkahnes für diese Gelegenheit besonders vorgesehen. Die übrigen Teilnehmer besichtigten unter Führung der Hafenverwaltung auf Motorbooten und Bugsierdampfern, welche von den Reedereien zur Verfügung gestellt wurden, eingehend die Anlagen der Duisburg-Ruhrorter Häfen.

Insgesamt hat der Binnenschiffahrtskongreß Essen-Duisburg wesentlich dazu beigetragen, das Interesse für die deutsche Binnenschiffahrt zu fördern, das Verständnis für ihre Lebensnotwendigkeiten zu vertiefen und wichtige Probleme für den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes zu klären. Alle Kongreßteilnehmer konnten sich durch eigene Anschauung von der außerordentlichen Wichtigkeit der deutschen Rheinschiffahrt für unser gesamtes Wirtschaftsleben überzeugen.

Flumen liberum!*)

Von Prof. Dr. R. Hennig-Düsseldorf.

Fast 300 Jahre sind vergangen, seit i. J. 1625 der berühmte Hugo Grotius zusammen mit den Anfängen des übrigen Völkerrechts den Grundsatz des „mare liberum" aufstellte, der sich im Laufe von mehr als 2½ Jahrhunderten sehr langsam, zum Teil unter erheblichem, ja erbittertem Widerstand, allgemeine Anerkennung errang. Die Proklamierung der Freiheit der Ostseeschiffahrt im Münsterschen Frieden vom 30. Januar 1648 war der erste Schritt auf dieses Ziel zu, der letzte die Erklärung der Freiheit des Robbenfangs und der Schiffahrt im Beringmeer, den die internationalen Pariser Verträge vom 15. August 1893 und 7. November 1897 sicherstellten. Allenfalls kann man sogar die Aufhebung der Dardanellensperre für Kriegsschiffe, die der Ausgang des Weltkrieges mit sich brachte, als eine noch jüngere Etappe in dieser Entwicklung betrachten. Die künstlich geschaffenen Seekanäle sind naturgemäß vom Grundsatz des mare liberum im allgemeinen ausgeschlossen; der Panamakanal ist das charakteristischste Beispiel hierfür. Der Versuch, auch die Seekanäle zu internationalisieren und zu neutralisieren, wie ihn insbesondere die Suezkanal-Akte vom 29. Oktober 1888 darstellte, hat sich in der rauhen Praxis der Wirklichkeit als undurchführbar erwiesen, wie Englands Beiseitesetzung der Akte von 1888 im Kriege hinreichend klar gezeigt hat. Eine Erneuerung des Versuches auf der Verkehrskonferenz von Barcelona ist 1921 gescheitert und dürfte schwerlich bald wiederholt werden. Selbst eine Internationalisierung des deutschen Kaiser-Wilhelm-Kanals hat das Versailler Friedensdiktat ja nur angedroht, aber nicht ausgesprochen, da man sich offenbar der Schwierigkeit, um nicht zu sagen: der Undurchführbarkeit der Forderung bewußt war. Wenn wir aber von allen künstlichen Wasserwegen absehen und nur die natürlichen Seeschiffahrtsstraßen ins Auge fassen, so können wir sagen, daß der hehre Grundsatz des mare liberum heut überall durchgedrungen und anerkannt ist, abgesehen natürlich von Kriegszeiten, wo die Sperrung blockierter Küsten einen Umfang annehmen kann, den die riesigen Sperrgebiete des Unterseebootkrieges deutlich genug kennzeichneten.

In der Flußschiffahrt stehen wir demgegenüber noch in den ersten Anfängen einer Entwicklung, die als Parallelerscheinung zum Streben nach dem mare liberum angesprochen werden kann. Die ersten Anregungen, auch die Flußschiffahrt von den mittelalterlichen Fesseln und zahllosen Zollplackereien jedes kleinen Grundherrleins zu befreien, sind zwar nicht viel jünger als des Hugo Grotius klassisches Werk. Bereits auf den beiden Westfälischen Friedensschlüssen vom 30. Januar und 24. Oktober 1648 wurde in Aussicht genommen, die später so viel erörterte „Freiheit der Rheinschiffahrt" sicherzustellen und den Verkehr auf dem schon damals wichtigsten europäischen Strom von allen Zöllen (deren es zeitweilig mehr als 50, um 1700 noch 32 gab) zu befreien, ebenso übrigens auch den Verkehr auf der Weser, während derselbe Friedenskongreß seltsamerweise die in Hollands Interesse liegende Sperrung der Scheldemündung sowie der Kanäle von Sas und Zwyn guthieß. Dieser erste Versuch, eine „Freiheit" der Flußschiffahrt zu gewährleisten, blieb noch ergebnislos und wurde erst 1½ Jahrhunderte später wiederholt. Frankreich war es, das dann den Stein ins Rollen brachte. Als Herr des deutschen Elsaß war es 1681 Anlieger des Rheins geworden und legte nun großen Wert darauf, die zum Teil außerordentlich drückenden Verkehrsbeschränkungen des Stromes fallen zu sehen, wie sie im 18. Jahrhundert und im Anfang des 19. in Gestalt von Stapelrechten einzelner Städte und allerlei sonstigen Monopolansprüchen von Schifferzünften usw. noch allenthalben vom Mittelalter her bestanden. Es sei nur daran erinnert, wie die im Geiste schon ersonnene Konstruktion des ersten durch Dampf betriebenen Schiffes durch Denis Papin lediglich deshalb nicht verwirklicht werden konnte, weil es dem Erfinder wegen der eifersüchtigen Monopolansprüche der Mündener Schifferzunft vollkommen unmöglich war, sein in Kassel erbautes und bereits mit seitlichen Schaufelrädern versehenes Fahrzeug zwecks Einbaus einer Dampfmaschine weserabwärts in den Londoner Hafen zu bringen (24.-25. September 1707). Frankreich, das die bis tief ins 19. Jahrhundert festgehaltenen Mainzer und Kölner Stapelrechte und die vielfachen Zollplackereien auf dem Rhein besonders unbequem empfand, stellte nun — natürlich im ureigensten Interesse — in einer Sitzung des französischen Nationalkonvents vom 16. November 1792 eine neue völkerrechtliche Forderung auf, deren Annahme zwar zunächst nur für Frankreich verbindlich geworden und die zu internationaler Anerkennung nicht gelangt ist, deren Sinn aber doch sozusagen den Ton angegeben hat für allerhand ähnliche Wünsche und Beschlüsse — bis zu den Tagen der vom Völkerbund einberufenen Verkehrskonferenz von Barcelona im Frühjahr 1921. Der Wortlaut jenes französischen Grundsatzes von 1792 war der folgende:

„qu' une nation ne saurait sans injustice prétendre au droit d'occuper exclusivement le canal d'une rivière et d'empêcher que las peuples voisins, qui bordent les rivages supérieurs, ne jouissent du même avantage."

Diesem Grundsatz suchte Frankreich für den Rhein die internationale Anerkennung zu verschaffen, nachdem es bereits 1793 in Verhandlungen mit England und den Ver. Staaten eine „Freiheit der Mississipi-Schiffahrt" für alle drei an ihr interessierten Flaggen zugesichert erhalten hatte. Es machte dementsprechende Vorstöße auf dem Rastatter Kongreß (9. Dezember 1798—23. April 1799) und im Friedensschluß von Lunéville (9. Februar 1801), hatte aber zunächst noch keinen Erfolg damit. Das nachfolgende Zeitalter der Napoleonischen Kontinentalpolitik und des Strebens, jegliche westeuropäische Seeschiffahrt, um England zu schädigen, aufs äußerste zu erschweren, war natürlich jeglichem Wunsch, die Freiheit der Flußschiffahrt zu fördern, an sich ungünstig. So kam es, daß erst nach Napoleons Sturz das bedeutsame völkerrechtliche Problem einen weiteren Schritt nach vorwärts verzeichnen konnte. Der 1. Pariser Frieden vom 30. Mai 1814 stellte die „Freiheit der Rheinschiffahrt" grundsätzlich fest, und der Wiener Kongreß suchte diesem kulturellen Fortschritt allgemeinere Anerkennung zu verschaffen in den neuerdings wieder so oft zitierten Artikeln 108—117 des Schlußprotokolls vom 9. Juni 1815. Der zunächst wichtigste Artikel 4 des Pariser Vertrages von 1814, der durch Art. 109 der Wiener Kongreßakte bestätigt wurde und der gerade gegenwärtig für den Kampf der Schweiz gegen die französische Oberrheinpolitik wieder von höchster Wichtigkeit ist, lautete folgendermaßen:

„Die Schiffahrt auf dem Rhein wird frei sein von dem Punkte an, wo der Fluß schiffbar wird, bis zum Meere, so daß sie niemand verboten werden darf."

Trotz der internationalen Anerkennung dieser Bestimmungen ließ aber ihre praktische Verwirklichung auf dem Rhein noch lange auf sich warten. Zwar trat am 5. August 1816 zum ersten Male die alte Rheinschiffahrts-Zentralkommission zusammen, die von den 6 Uferstaaten Holland, Preußen, Hessen, Bayern, Baden und Frankreich beschickt war und die in der Regel einmal im Jahre, unter wechselndem Vorsitz zusammentrat, um gemeinsame Belange im Rhein freundschaftlich zu regeln. Bis 1860 in Mainz, später in Mannheim tagend, hat sie ausgezeichnete Arbeit ge-

*) Eingehende Ausarbeitung eines Diskussions-Hinweises des Verf. auf der Duisburger Tagung des Vereins der Rheinschiffahrts-Interessenten am 5. April 1922, im Anschluß an einen Vortrag des Gesandten Seeliger über die internationalen Stromakte.

räuschlos verrichtet (Frankreich schied 1871 natürlich aus — dafür blieb das Reichsland vertreten), bis das Versailler Friedensdiktat 1919 ihr den Garaus machte und sie durch ein etwas wunderliches, neues Gebilde ersetzte: die mit ungleich größeren Machtbefugnissen ausgestattete Straßburger Zentralkommission. Im übrigen aber dauerte es nach dem Wiener Kongreß noch über ein halbes Jahrhundert, ehe die „Freiheit der Rheinschiffahrt" wirklich vollkommen gesichert war. Erst weigerte sich Holland, auf Grund einer jesuitisch-spitzfindigen Auslegung der Wiener Kongreßakte, die Rheinmündungen für die nicht-holländische Schiffahrt freizugeben, und erst der belgische Aufstand von 1830 veranlaßte es zum Einlenken, so daß es im Vertrag mit Preußen vom 31. März 1831, der auch dem unerträglichen Mainzer und Kölner Stapelrecht ein Ende machte, seinen bis dahin starrsinnig festgehaltenen Standpunkt aufgab. Allerhand sonstige wichtige zwischenstaatliche Vereinbarungen, Schiffahrtsakten, folgten seit 1800 rasch (vgl. die Tabelle am Schluß). Weitere Schritte vorwärts brachten dann der zwischen dem deutschen Zollverein und Holland geschlossene Rhein-Vertrag vom 31. Dezember 1851 und vor allem Art. 1 der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, der magna charta des Rheinverkehrs für das nächste halbe Jahrhundert. Seit Neujahr 1869 erst war in der Tat die volle Freiheit der Rheinschiffahrt in dem Sinne gewährleistet, daß jeder Staat das Recht hatte, den ganzen Rhein bis Basel hinauf zu befahren, ohne mit Schiffahrtsabgaben belastet zu werden. Der Vorstoß der preußischen Regierung im Gesetz vom 24. Dezember 1911, auf dem Rhein wieder Schiffahrtsabgaben einzuführen, deren Erträgnisse allerdings ausschließlich zur Förderung der Schiffahrtsstraßen im Rheingebiet verwendet werden sollten, scheiterte bekanntlich an dem sehr bestimmten Widerspruch der niederländischen Regierung.

Diese „Freiheit der Schiffahrt" ohne Ansehung der Flagge bestand auch auf den wichtigsten anderen deutschen Flüssen seit langem, während in vielen anderen Ländern von einer solchen liberalen Förderung der Verkehrsbelange noch ganz und gar keine Rede sein kann. Es erscheint im 20. Jahrhundert beinahe selbstverständlich, daß d i e s e Auslegung des Begriffes „flumen liberum" zum Gemeingut aller zivilisierten Nationen wird. Die auf Anregung des Völkerbundes zusammengetretene, von 43 Staaten beschickte Verkehrskonferenz von Barcelona hat denn auch in ihrem Schlußprotokoll vom 20. April 1921 grundsätzlich die Flaggenfreiheit auf allen von Natur schiffbaren Strömen ausgesprochen, und jede Regierung, die die Barcelonaer Beschlüsse ratifiziert (bisher ist dies nur seitens Albaniens geschehen, doch werden bald weitere Ratifizierungen folgen), ist dann verpflichtet, auf den größeren Flüssen ihres Landes die Betätigung aller anderen schiffahrttreibenden Nationen zu dulden. Von praktischer Bedeutung wird diese Frage vor allem auf der Weichsel werden, wo die polnische Regierung bisher noch in fast mittelalterlicher Engherzigkeit für sich ein faktisches Schiffahrtsmonopol beanspruchte — zum schwersten Schaden des Wirtschaftslebens im Weichselgebiet!*)

Kann man in diesem Punkte der Barcelonaer Verkehrskonferenz die Anerkennung, daß sie nützliche Arbeit geleistet und, wie sie sich selbst ausdrückt (S. 58 des gedruckten offiziellen Protokolls), „eine revidierte Wiener Kongreßakte" geschaffen hat, keinesfalls versagen, so ist ein von ihr unternommener, weitergehender Versuch, dem Grundsatz des flumen liberum Geltung zu verschaffen, bisher kaum mehr gewesen als eine schöne Geste ohne jeden praktischen Wert, lediglich ausgeführt, „ut aliquid fieri videatur". Die I n t e r n a t i o n a l i s i e r u n g d e r s c h i f f b a r e n S t r ö m e ist nämlich der vielfach angestrebte, aber zunächst noch hart umfehdete zweite Schritt, der auf die grundsätzliche Erklärung der Freiheit der Schiffahrt folgen soll.

Eine Internationalisierung von Binnenwasserstraßen in dem Sinne, daß die gesamte Verwaltung des Flusses von einer internationalen Kommission ausgeübt wurde, war bis 1918 nur bei solchen Strömen von hoher weltwirtschaftlicher Bedeutung bekannt, deren Anlieger auf zu niedriger Kulturstufe standen oder finanziell nicht in der Lage waren, den aus ihrer Stellung als Uferstaaten erwachsenden Pflichten in der Betreuung des Schiffahrtsweges gerecht zu werden. Demgemäß wurde vor allem die untere Donau, der Kongo und Niger internationalisiert, die erstere laut Beschluß des Pariser Friedens vom 30. März 1856 zunächst nur in ihrer Mündungsstrecke, später auf Grund der Besprechungen des Berliner Kongresses am 13. Juli 1878 bis zum Eisernen Tor hinauf, die letzteren durch die international vereinbarte Berliner Kongoakte vom 26. Februar 1885. Das Versailler Friedensdiktat hat nun bekanntlich auch die wichtigsten deutschen Flüsse Rhein, Elbe, Oder, Memel und Donau, obwohl die ersteren drei in bezug auf die Fürsorge für die Schiffahrt auf einer höheren Stufe als jeder andere Fluß der Welt — von den holländischen Wasserwegen abgesehen — standen, mit einer internationalen Verwaltung beglückt, in der auch N i c h t - Uferstaaten, wie England, Frankreich, Italien, Schweden usw., Sitz und Stimme haben. Dieser sehr wichtigen Neuerung, deren Zweckmäßigkeit zunächst, bis zum Beweis des Gegenteils, noch stark bezweifelt werden darf, wollten nun einige der in Barcelona vertreten gewesenen Staaten eine erheblich erweiterte Ausdehnung geben. Die offizielle Begründung für den in Versailles unternommenen Schritt, die wichtigsten deutschen Ströme dem deutschen Hoheitsrecht zu entziehen, war der Gedanke, der etwa im oben mitgeteilten Beschluß des französischen Nationalkonvents vom 16. November 1792 zum Ausdruck gekommen ist: daß ein Fluß, der mehreren Ländern als Hauptzugang zum Meere dient, nicht dem Hoheitsrecht und der Willkür eines einzelnen Staates preisgegeben werden dürfe. Dieser Grundsatz, der den Begriff des „flumen liberum" als fast ganz gleichwertig neben den des „mare liberum" stellt, ist zweifellos unserer Zeit würdig und könnte als ein idealer Fortschritt der zivilisierten Menschheit begrüßt werden, wenn man nicht in Versailles in der Auslegung mehr als „weitherzig" gewesen wäre und die ganze Frage lediglich unter dem Gesichtspunkt betrachtet hätte: was frommt der Entente und ihrer zuverlässigen Gefolgschaft? — Demgemäß wurde z. B. ein bisher in vollstem Umfang preußisch gewesener Strom, wie die Oder, internationalisiert, obwohl Polen an den schiffbaren Teil des Hauptstromes nirgends angrenzt und von seinem (erst 1921 erlangten!) Uferbesitz am nicht-schiffbaren Oberlauf bei Ratibor oder an der Netze (deren Schiffbarkeit durch die polnische Mißwirtschaft schon wieder eingebüßt worden ist!) nicht den geringsten praktischen Verkehrsvorteil hat, da zwischen den polnisch gewordenen Teilen des Odergebiets und dem Odermündungshafen Stettin keinerlei Schiffahrt besteht! Andererseits wurde in Versailles auf die zunächst in Aussicht genommene Internationalisierung der Weichsel, den Polen zuliebe, Verzicht geleistet, obwohl dieser Fluß in seinem schiffbaren Teil von drei verschiedenen selbständigen Staaten begrenzt wird, Danzig, Polen und Deutschland (denn der Beschluß des Obersten Rates vom 13. März 1922, der das letzte bei Deutschland verbliebene Uferstück mit dem Hafen von Kurzebrack nachträglich ebenfalls den Polen zuspricht, ist eine krasse Verletzung des Versailler Friedens und kann und wird niemals als zu Recht bestehend anerkannt werden). Daß man in Versailles nicht daran dachte, Ententeflüsse, auch wenn sie mehreren Ländern als Zugang zum Meere dienten (Schelde, Rhone, Po usw.) für die Internationalisierung vorzusehen, versteht sich am Rande.

In Barcelona nun, wo höhere Gesichtspunkte obwalten sollten als Schutz der Entente-Interessen machten sich einige Staaten die Lage zu nutze und wünschten die in Versailles aufgestellten Internationalisierungs-Grundsätze in die höhere Sphäre eines allgemeinen Völkerrechts zu erheben. Staaten, die sich diesen Luxus der Gesinnung leisten konnten, da sie selbst bei allgemeiner Anerkennung der Grundsätze keine Hoheitsrechte zu opfern brauchten, traten für die Internationalisierung aller schiffbaren Flüsse, die mehrere Staaten bespülen, ein, so England, die Schweiz, Spanien, die skandinavischen Staaten usw. Bezeichnenderweise aber bildeten alle übrigen Staaten, die selber Opfer an Hoheitsrechten hätten bringen müssen, eine geschlossene Phalanx gegenüber einer so weitgehenden Auslgung des Begriffes „flumen liberum", so Frankreich, Italien, Holland, Polen usw. Eine Einigung erwies sich, da es sich sozusagen um Differenzen der politischen Weltanschauung handelte, als gänzlich unmöglich. Da aber die erste Diskussion einer so bedeutenden Frage doch nicht völlig im Sande verlaufen sollte, so einigte man sich schließlich auf den beliebten Kompromiß, der im vorliegenden Fall nur an dem Übel krankte, daß er gar nicht einmal ein Kompromiß war, sondern eine wertlose Spiegelfechterei mit Worten. Es wurde nämlich beschlossen, einem internationalen Regime sei einmal jede Wasserstraße zu unterstellen, „qui dans son cours naturellement accessible depuis la mer sépare ou traverse différents Etats" und für welche ein internationales Verwaltungsstatut schon bestehe. („La Commission ... a estimé unanimement ... qu'elle aboutirait finalement à ne faire reconnaitre comme internationales que les voies d'eau déjà reconnues comme telles dans des conventions antérieures"!!), zweitens diejenigen, die von den dazu berechtigten Regierungen freiwillig für die Internationalisierung zur Verfügung gestellt würden. („Les vies d'eau .... désignées expressément comme devant être soumises au régime de la présente Convention!") Das erste war eine triviale Selbstverständlichkeit, das zweite eine akademische Hypothese, denn welchem Staat wird es jemals einfallen, sich seiner Hoheitsrechte auf einen wichtigen Strom freiwillig zugunsten des Völkerbundes (!) zu entäußern, solange nicht der Grundsatz der Gegenseitigkeit gewahrt ist und seitens a l l e r großen Kulturländer g l e i c h z e i t i g der Verzicht auf die betreffenden Hoheitsrechte erfolgt. Der genannte Barcelonaer Beschluß mutet nicht minder grotesk an, als wenn eine Sozialisierungskommission, die wegen parteipolitischer Gegensätze ihrer Mitglieder zu fruchtbarer Arbeit nicht gelangen kann, schließlich auf den Ausweg verfiele, zu verkünden, sozialisiert sollten diejenigen Betriebe werden, die entweder schon sozialisiert seien oder die von den jeweiligen

*) Der Anteil der Weichselschiffahrt im Verkehr des Danziger Hafens machte 1914 52 Prozent des Seeverkehrs daselbst aus, 1921 dagegen, infolge der „polnischen Wirtschaft", nur noch 5 Prozent!!

privaten Besitzern freiwillig und ohne Entschädigungsansprüche für die Sozialisierung zur Verfügung gestellt werden würden.

Mit einer derartigen Farce von Beschluß kann natürlich eine u. U. große und fruchtbare Idee modernen Völkerrechts nicht dauernd zu Grabe getragen sein. Die jüngste Phase im Kampf um den wirklichen „flumen liberum" wird hoffentlich nur eine Episode im Fortschritt der Menschheit sein. Nachdem Holland im Vertrag vom 21. Januar 1921 von den führenden Ententestaaten die Anerkennung erlangt hat, daß der niederländische Rhein von der in Versailles dekretierten Internationalisierung des ganzen Stromes von Basel bis zur Mündung ausgenommen bleiben werde, liegen ja die Dinge in der Tat so, daß bisher nur die schiffbaren Wasserstraßen solcher Länder neu internationalisiert sind, die sich dagegen nicht wehren können und die den Entscheid über ihre wichtigsten Wirtschaftsbelange in fremde Hand zu legen gezwungen wurden. Ob dieser Zustand dem hehren Begriff des internationalen und Völkerrechts wahrhaft entspricht, darf wohl bezweifelt werden.

Gerade in bezug auf die wichtigste aller schiffbaren Wasserstraßen, den Rhein, ist übrigens durch die Barcelonaer Beschlüsse völkerrechtlich eine Lage geschaffen worden, die u. U. noch zu argen Verwicklungen Veranlassung geben kann. Schon vorher war die Situation nichts weniger als klar. In bezug auf den Oberrhein waren nämlich gleichzeitig zwei internationale Abmachungen in Kraft, die sich schnurstracks widersprachen. Die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 legte nämlich die Unterzeichner, die damaligen 6 Rhein-Uferstaaten Holland, Preußen, Hessen, Baden, Bayern und Frankreich, im Artikel 28 u. a. in folgender Weise fest:

„Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes das Fahrwasser des Rheins und die vorhandenen Leinpfade in den guten Zustand, wie er in der Vergangenheit erreicht war, zu bringen bzw. darin zu erhalten".

Im schroffsten Widerspruch hierzu bestimmt nun aber der Versailler Art. 359:

„In den Abschnitten des Rheins, welche die Grenzen zwischen Deutschland und Frankreich bilden, kann vorbehaltlich der vorhergehenden Bestimmungen keine Arbeit im Strombett oder auf der einen oder anderen Seite ohne die vorherige Zustimmung der Zentralkommission oder ihrer Delegierten ausgeführt werden."

Deutschland ist also durch einen gültigen internationalen Vertrag, die Mannheimer Akte, gegenüber Holland und Frankreich verpflichtet, die dem Elsaß benachbarte badische Rheinstrecke samt ihrem Ufer nach besten Kräften zu betreuen, und eine andere gleichzeitig gültige internationale Abmachung, das Versailler Diktat, legt Deutschland gegenüber allen früheren Kriegsgegnern die gegenteilige Verpflichtung auf: sich jeder Fürsorge für den badisch-elsässischen Rhein ohne ausdrückliche Ermächtigung der Zentralkommission zu enthalten! Dieser logische Widersinn bestand von 1919 bis 1921. Er ist zwar durch den zwischen Holland und den führenden Ententestaaten abgeschlossenen Vertrag vom 21. Januar 1921, der gegen gewisse übrigens einseitig zugestandene und von den übrigen Unterzeichnern des Versailler Dokuments noch nicht bestätigte Zugeständnisse Hollands Anerkennung der auf den Rhein bezüglichen Versailler Bestimmungen brachte, bis zu einem gewissen Grade beseitigt worden; aber z. B. in der Schweiz besteht man — obwohl die Eidgenossenschaft die Mannheimer Akte nicht unterzeichnet hat — auf der in jenem Art. 28 festgelegten Verpflichtung der Uferstaaten, die notwendigen Baggerarbeiten im Oberrhein ausführen zu lassen, und beschwerte sich 1920 in einer offiziellen Eingabe an den Bundesrat darüber, daß „die hierzu durch internationale Verträge verpflichteten Bundesstaaten dies nicht tun". In der Tat haben die schweizerischen Delegierten in der Straßburger Kommission auch ganz amtlich an die noch nicht aufgehobene Gültigkeit jenes Mannheimer Art. 28 erinnert.

War somit die Lage verworren genug und rein rechtlich — von machtpolitischen Fragen abgesehen — schwer zu sagen, ob Deutschland und Frankreich in der Rheinstrecke zwischen Straßburg und Basel nun eigentlich zur Ausführung oder zur Unterlassung von Stromarbeiten verpflichtet waren, so dürfte diese Rechtsfrage u. U. durch die Barcelonaer Akte, deren Ratifizierung durch die wichtigsten Staaten, wie gesagt, nahe bevorstehen dürfte, geklärt (oder aber weiter ganz gewaltig kompliziert) worden sein. Im Art. 9 der Anlage III der Barcelonaer Akte steht nämlich klipp und klar:

> „Tout Etat riverain... est tenu de s'abstenir de toutes mesures susceptibles de porter atteinte à la facilité de la navigation, ainsi que de prendre toutes dispositions utiles pour écarter les obstacles et dangers pour la navigation et d'exécuter tous travaux nécessaires d'entretien de la vie d'eau."

Diese generelle Verpflichtung hat nur in einem Falle keine Geltung, nämlich: „avec le consentiment unanime de tous les Etats riverains." Für die umstrittene Rheinstrecke ist somit die unbedingte Pflicht der Uferstaaten, den Fluß zu betreuen, aufs neue bindend festgelegt. Art. 9 der Barcelonaer Akte müßte somit automatisch den Versailler Art. 359 aufheben, denn der jüngste Beschluß einer unter den Auspizien des Völkerbundes zusammengetretenen, von 43 Staaten beschickten Verkehrs-Konferenz muß natürlich eine höhere Autorität haben als ein Artikel, den 4 von Kriegspsychose noch nicht freie Regierungen 2 Jahre vorher übereilt und ab irato aufgesetzt und zur künftigen Richtschnur gemacht haben.

Jedes Mittel, dem idealen Ziel des von allen national-egoistischen Sondervorbehalten und Bedenken befreiten Begriffs des flumen liberum näherzukommen, muß mit Freuden begrüßt werden. In diesem Sinne darf man auch die Aufhebung des Versailler Art. 359 willkommen heißen, die zwar in Barcelona weder ausdrücklich ausgesprochen noch auch geplant, aber doch ganz von selbst rechtskräftig geworden ist. Um verhängnisvolle Unklarheiten zu vermeiden, kann es immerhin nur empfohlen werden, wenn Deutschland gelegentlich der Ratifizierung der Akte von Barcelona ausdrücklich bekannt gibt, daß alle entgegenstehenden Bestimmungen älterer Verträge dadurch aufgehoben sein müssen.

Natürlich wird der große Gedanke des vollkommenen „flumen liberum" und der allgemeinen, unparteiischen Internationalisierung aller geeigneten Wasserstraßen nicht leicht wieder zur Ruhe zu bringen sein. Vorläufig ist er, trotz Barcelona, nur in einem Zerrbild Wirklichkeit geworden, das bedenklich nach möglichster Knechtung und Ausbeutung der im Kriege zufällig unterlegenen Staaten schmeckt. Hoffentlich aber wird der Gedanke der Internationalisierung aller großen, länderverbindenden Binnenwasserstraßen in nicht zu ferner Zukunft einmal in gerechterer und idealerer Weise als bisher verwirklicht werden, denn das schöne, im Zeitalter des Verkehrs wahrhaft würdige Ziel des „flumen liberum" kann nur dann in einer angemessenen Weise erreicht werden, wenn ein Grundsatz für alle Kulturnationen gilt: Gleiches Recht für alle! —

Tabelle

der wichtigsten zwischenstaatlichen Binnenschiffahrts-Verträge und -Akte

Datum der Vereinbarung	Ort der Vereinbarung	Art der Vereinbarung
30. Jan. 1648 / 24. Okt. 1648	Münster i. W. / Osnabrück	Abschaffung der Rhein- und Weser-Zölle (nicht zur Geltung gelangt) / Sperrung der Scheldemündung
11. April 1713	Utrecht	Anerkennung der Scheldesperre
1793	Paris	Freiheit der Mississippi-Schiffahrt
16. Mai 1795	Haag	Freiheit der Schiffahrt im Rhein- und Scheldegebiet für die Flaggen der Uferstaaten
17. Okt. 1797	Campo Formio	Freiheit der Schiffahrt auf den Grenzflüssen der friedenschließenden Staaten
9. Febr. 1801 / 25. Febr. 1803	Lunéville / Regensburg	Einschränkung der Rheinzölle und Bestimmung des Talweges der Flüsse als Ländergrenze
9. Juli 1807	Tilsit	Freiheit der Schiffahrt auf der Weichsel, Nogat, Netze, Warthe und dem Bromberger Kanal
13. Okt. 1807		Freiheit der Schiffahrt im Oder- und Elbegebiet für das Großherzogtum Warschau und das Königreich Sachsen
29. Mai 1814	Paris	Freiheit der Rheinschiffahrt
3. Mai 1815		Freiheit der Memel- u. Weichselschiffahrt
9. Juni 1815	Wien	Allgemeine Regelung der Schiffahrt auf Flüssen, die mehrere Länder berühren oder durchfließen
14. April 1816		Freiheit der Inn-Schiffahrt
23. Juni 1821		Elb-Schiffahrtsakte
17. Nov. 1822	Verona	Vorbehalt der auf dem Wiener Kongreß vertretenen Großmächte zwecks Durchführung der Vorschriften über die Rheinschiffahrt
10. Sept. 1823	Minden	Weser-Schiffahrtsakte
17. Juli 1828 / 17. Mai 1831		Freiheit der Saale-Schiffahrt
31. März 1831		Rheinschiffahrtsordnung
1835		Freiheit der Duero-Schiffahrt
19. April 1839	London	Freiheit der Schelde-Schiffahrt
1. Juli 1842		Neckar-Schiffahrtsakte
13. März 1843		Ems-Schiffahrtsakte
13. April 1844		Zusatz zur Elo-Schiffahrtsakte
16. Okt. 1844		Vertrag über Schiffbarmachung der Lahn
23. Juni 1847	Lübeck	Freiheit der Trave-Schiffahrt
6. Aug. 1849	Mailand	Po-Schiffahrtsakte
1851		Zusatz zur Ems-Schiffahrtsakte
2. Dez. 1851		Vertrag über die Donau-Schiffahrt
31. Dez. 1851		Hollands Verzicht auf den Rheinzoll

Datum der Vereinbarung	Ort der Vereinbarung	Art der Vereinbarung
5. Juni 1855		Vertrag über die Donau-Schiffahrt
26. Jan. 1856		Beseitigung des Weserzolls
30. März 1856	Paris	Internationalisierung der Donaumündung bis Isatscha
3. Sept. 1857		Zusatz zur Weser-Schiffahrtsakte
7. Nov. 1857		Donau-Schiffahrtsakte (nicht zur Geltung gelangt)
12. Dez. 1860	Mainz	Ermäßigung der Rheinabgaben
22. Juni 1861 / 4. Apr. 1863	Hamburg	Ablösung des Elbzolls
16. Juli 1863	Brüssel	Abschaffung des Scheldezolls
2. Nov. 1865		Zusatz zur Donau-Internationalisierung
24. Okt. 1866		Pruth-Schiffahrtsakte
1867		Freiheit der Amazonas-Schiffahrt
1867		Freiheit der La-Plata-Schiffahrt
22. Sept. 1867	Bregenz	Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee
17. Okt. 1868		Rhein-Schiffahrtsakte
22. Juni 1870		Neue Elb-Schiffahrtsakte
13. März 1871		Zusatz zur Donau-Internationalisierung
10. Mai 1871	Frankfurt/M.	Regelung der Schiffahrt auf der Mosel, dem Saarkanal, Rhein-Rhône- und Rhein-Marne Kanal
16. Mai 1875		Staats-Vertrag über die Schiffahrt Basel-Rheinfall
28. April 1878		Ergänzung zum vorigen Vertrag
13. Juli 1878	Berlin	Internationalisierung der Donau bis Orsova, Vereinbarung über die Regulierung des Eisernen Tores
24. Juni 1879		Anerkennung des Oberrhein-Vertrages von 1875 durch das Deutsche Reich
7. Mai 1880	Wien	Revidierte Elbschiffahrtsakte
1. Febr. 1883		Kanalisierung des Main bis Frankfurt
10. März 1883	London	Zusatz zur Donau-Internationalisierung
26. Febr. 1885	Berlin	Internationalisierung des Kongo und Regelung der Niger-Schiffahrt
18 Mai 1887	Luzern	Fischerei im Oberrheingebiet
9. Jan. 1889		Zusatz zur Weser-Schiffahrtsakte
5. Juli 1893	Bregenz	Fischerei auf dem Bodensee
18. Sept. 1895	Mannheim	Zusatz zur Rhein-Schiffahrtsakte
15. Febr. 1897		Kanalisierung des Main bis Offenbach
4. Febr. 1898	Brüssel	Vertrag betr. Eichung d. westeuropäischen Binnenschiffahrt
4. Juni 1898	Mannheim	Zusatz zur Rhein-Schiffahrtsakte
7. Sept. 1901	Peking	Verbesserung der Einfahrt in den Peiho und Whangpu
28. Juli 1904		Abkommen über die Personen- und Schleppschiffahrt auf der Memel
21. April 1906		Kanalisierung des Main bis Aschaffenburg
28. Juni 1919	Versailles	Internationalisierung des Rheins, der Elbe, Oder und Memel; Vereinbarung über den Bau eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals
28. Juni 1919 / 10. Sept. 1919	Versailles / St. Germain	Internationalisierung der Donau bis Ulm
21. Jan. 1921	Paris	Hollands Anerkennung der Rhein-Artikel des Versailler Vertrags
20. April 1921	Barcelona	Allgemeine Regelung der Flaggenfreiheit auf schiffbaren Strömen und vorläufige Regelung des Begriffs der Internationalisierung der Ströme

Rheinschiffahrt und Versailler Friede.

Es liegen wieder zwei Schriften vor, die sich mit diesem Thema befassen. Der Verfasser der einen Schrift, Dr. Wilhelm von Neuffer, behandelt in seiner zur Erlangung der Doktorwürde an der staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Freiburg i. Br. verfaßten Arbeit: „Die Zukunft der Rheinschiffahrt nach dem Weltkrieg und dem Versailler Vertrag mit besonderer Berücksichtigung der Oberrheinfragen".* Der Professor der Verkehrswissenschaft an der Wirtschaftshochschule Düsseldorf, Dr. Richard Hennig, geht in seiner Schrift: „Rheinschiffahrt und Versailler Friede"** ebenfalls von den durch den Unrechtspruch von Versailles geschaffenen Verhältnissen aus, dehnt aber den Kreis seiner Betrachtungen weiter aus, indem er nicht nur die Schiffahrt auf dem Rhein vom Bodensee bis zur Nordsee, sondern auch die Verbindungen des Rheins mit der Rhone, der Donau, der Schelde und den Kanal Bramsche—Bremen—Hamburg (Hansa-Kanal) behandelt.

Es ist zweifellos ein Verdienst der beiden Verfasser, durch ihre Arbeiten dazu beizutragen, daß die Erkenntnis der durch den Versailler Vertrag Frankreich eingeräumten vorherrschenden Stellung am Rhein nicht nur Deutschlands Schiffahrtsinteressen schädigt, in immer weitere Kreise dringt. Es herrscht wohl kein Zweifel darüber, daß auch in allen die Rheinschiffahrt berührenden Fragen der Grundakkord des Versailler Vertrages, Vergewaltigung Deutschlands in allen Bestimmungen durchklingt, wie nicht anders zu erwarten stand. In beiden Arbeiten wird aber außerdem auf die Gefahren hingewiesen, die der internationalen Schiffahrt aus der französischen Rheinpolitik drohen. v. Neuffer behandelt eingehender die Schiffbarmachung des Oberrheins von Straßburg bis zum Bodensee. Mit vollem Recht sagt er: Es besteht die höchste Gefahr, daß die Franzosen, wie sie die deutsche Rheinschiffahrt allgemein schädigen wollen, die Fortsetzung der Schiffahrt auf dem Oberrhein über Straßburg hinaus für immer verhindern, wenn ihren Plänen nicht alsbald nachdrücklich entgegengetreten wird." Diese Frage interessiert die Schweiz und Deutschland in erster Linie, aber auch das Interesse Italiens ist sehr erheblich. Hennig faßt die Absichten Frankreichs sehr richtig wie folgt zusammen: „Der Rhein-Rhone-Kanal als Großschiffahrtsweg, Schiffbarmachung der Rhone, Unschiffbarmachung des Oberrheins — so haben sich die Franzosen die Sache gedacht." Damit wird aber eine Ablenkung des Verkehrs von Genua nach Marseille angestrebt, welcher Italien nicht gleichgültig gegenüberstehen kann.

In welchem Maße die Niederlande an einer befriedigenden Lösung aller mit der Rheinschiffahrt zusammenhängenden Fragen interessiert sind, schildern beide Verfasser. Wenn v. Neuffer aus einer Ansprache des belgischen Konsuls in Basel dessen Ausspruch zitiert, „Antwerpen und kein anderer Hafen ist der natürliche Absatzweg für die Schweiz", so wird man in den Niederlanden mit Recht die Frage aufwerfen, ob die holländischen Häfen Rotterdam und Amsterdam nicht denselben Anspruch erheben können. Soweit die Rheinschiffahrt in Frage kommt, haben zweifellos die beiden holländischen Häfen, und vor allen Dingen Rotterdam, eine größere Bedeutung als Antwerpen.

Hennig führt die Äußerungen holländischer Zeitungen an, in welchen die berechtigte Verstimmung im Lande zum Ausdruck kommt. So hieß es im Algemeen Handelsblad: „Die Veränderungen (der Mannheimer Akte von 1868) gleich vielen anderen sind in den Friedensvertrag mit Umgehung Niederlands festgelegt worden; d. h. man hat wohl den Niederlanden die Gelegenheit gegeben, ihre Meinung auf der Friedenskonferenz auszusprechen, aber hat dann ohne uns entschieden. Eine eigentümliche Weise der Behandlung ganz gewiß! Alles wird erst mit Umgehung unser selbst festgestellt und niedergelegt in einen Vertrag, bei dem wir keine Partei sind. Innerhalb zwei Monaten nach der Ratifikation des Friedensvertrages seitens dreier der großen Mächte tritt dieser in Kraft, und in dieser Zwischenzeit muß man sehen, mit Niederland einig zu werden! Warum müssen England, Italien und Belgien ebensoviel zu sagen haben über den Rhein, also auch über unseren Rhein, Lek und Waal, wie wir? Warum muß Frankreich zweimal soviel Stimmen haben wie wir und noch ständig den Vorsitz führen überdies?"

In ähnlicher Weise äußerte sich der Nieuwe Rotterdamsche Courant im Mai 1920:

„Unsere Regierung will der Sache nun nicht ein Non possumus" entgegenstellen, aber sie wünscht, daß Holland als direkter Uferstaat nicht weniger Stimmen erhalte als die drei Nichtuferstaaten. Das wäre eine Verkennung der Bedeutung, die ein Strom für ein Land hat, je nachdem es Uferstaat ist oder nicht." Das in der Zusammensetzung der neuen Rheinkommission begangene Unrecht tritt besonders kraß in die Erscheinung, wenn man die Gesamtuferlänge der verschiedenen Staaten mit der Zahl der Stimmen vergleicht. Hennig gibt hierüber folgende Übersicht:

Staat	Gesamt-Uferlänge km	Zahl der Stimmen
Deutschland	1342	4
Schweiz	192	2
Holland	334	2
Frankreich	184	5
England	0	2
Belgien	0	2
Italien	0	2

Glücklicherweise scheint man in England die drohende Gefahr zu erkennen. In der anfangs April d. Js. stattgefundenen Jahresversammlung der Vereinigung britischer Handelskammern wurde die Regierung aufgefordert, die technischen Einwendungen der Schweizer Regierung gegenüber irgend einem Projekt, das

* Erschienen im Verlag von Michael Laßleben, Kallmünz bei Regensburg. Bezugspreis, ausschl. Porto, 25 Mark für Deutschland und Österreich, Schweiz. 5 Franken für das Ausland.

** Erschienen 1921 in der deutschen Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte m. b. H., in Berlin W 8.

die freie Schiffahrt auf dem Rhein zwischen Straßburg und Basel unterbinde oder behindere, durch ihre Delegierten in der internationalen Rheinkommission zu unterstützen. Es sollten auch sofort bei der britischen Regierung Vorstellungen erhoben werden, daß die britische Delegation von Sachverständigen begleitet werden solle.

Der Begriff „Freiheit des Rheins", der, nach Inkrafttreten der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, als feststehender Grundsatz proklamiert worden ist, gründet sich auf die im Art. 1 dieser Akte enthaltene Bestimmung, daß kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schiffahrt entgegengesetzt werden soll. Der Nationalrat Dr. Gelpke und seine Anhänger legen diese Bestimmung dahin aus, daß die Errichtung von Wehren und der Bau von Schiffahrtsschleusen, die bei einer Kanalisierung des Stromes notwendig sind, gegen die zugesicherte Freiheit der Schiffahrt verstoße. Sie übersehen dabei aber, daß dieser Begriff der Freiheit der Schiffahrt sich auf den Rhein und seine Ausflüsse von Basel bis an das offene Meer sowohl aufwärts als abwärts ausdehnt. Oberhalb Basel sind Wehre zur Gewinnung von Wasserkräften errichtet worden, und die Schiffbarmachung des Oberrheins von Basel bis zum Bodensee soll durch Kanalisierung, d. h. durch Aufstau des Stromes mittels Wehre und Schiffahrtsschleusen zur Überwindung des an den Wehren konzentrierten Gefälles, erreicht werden. Man kann daher unmöglich aus der Anlage von Schleusen, bei einer etwaigen Kanalisierung des Rheins unterhalb Basel, eine Beeinträchtigung der Freiheit des Rheins erblicken.

Die Verfasser der beiden Schriften schließen sich mehr oder weniger dem Standpunkt Gelpkes an. v. Neuffer verwahrt sich allerdings dagegen, daß er als technischer Laie eine Entscheidung über technische Fragen fällen wolle, aber die lebhafte Propaganda, die von Gelpke betrieben wird und ihre Argumente mehr auf dem politischen als dem technisch-wirtschaftlichen Felde pflückt, scheint nicht ohne Einfluß auf die Stellungnahme der beiden Verfasser geblieben zu sein. Da es sich um Fragen rein technischen Charakters handelt, darf den Verfassern hieraus ein Vorwurf nicht gemacht werden. Jedenfalls sollte die Äußerung des Ingenieurs Cottin vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten auf dem Straßburger Binnenschiffahrtskongreß, die Hennig S. 34 anführt: „Das sehr rasche Gefälle des Stromes namentlich zwischen Basel und Breisach eigne sich auch nicht für Regulierungsarbeiten" zum Nachdenken Veranlassung geben.

Die größte Gefahr droht der Rheinschiffahrt, wenn das französische Projekt des Rheinseitenkanals zur Ausführung kommt. Es wird hoffentlich gelingen mit Hilfe Englands, Hollands, der Schweiz und Italien, dieses Projekt endgiltig zu Fall zu bringen. Bevor man sich aber für eine Regulierung entscheidet, wird es notwendig sein, auf grund sorgfältig durchgearbeiteter Vorentwürfe sehr eingehend zu prüfen, ob die Schifffahrt nicht größeren Nutzen von einem kanalisierten als von einem regulierten Strom hätte. v. Neuffer weist darauf hin, daß Sympher in seinem Gutachten über die Rheinschiffahrt von Straßburg bis zum Bodensee den Frachtkostenberechnungen die Annahme zugrunde legte, ein Seitenschlepper von 2200 PS. könne 2500 t Nutzlast bis nach Basel durchschleppen, bei der schwachen Strömung im kanalisierten Fluß genügen 250 bis 500 PS. (Fußnote S. 81). Die Sympher'schen Annahmen hinsichtlich der Stärke der Schleppdampfer im Falle der Regulierung oder der Kanalisierung sind jedenfalls heute noch giltig, aber die Steigerung der Kohlenpreise, der Preise der Schleppdampfer, der Löhne hat eine solche Verschiebung der Grundlagen dieser Berechnungen mit sich gebracht, daß es unbedingt notwendig ist, die von Sympher angestellten Frachtkostenberechnungen daraufhin zu prüfen, ob die in der Vorkriegszeit verwandten Maßstäbe heute noch brauchbar sind. v. Neuffer sagt mit vollem Recht: Die Wirtschaftlichkeit einer Wasserstraße ist in der Hauptsache eine Frachtkostenfrage. Von der Antwort, die man auf diese Frage geben kann, sollte man die Entscheidung, ob Kanalisierung oder Regulierung die beste Lösung ist, abhängen lassen. Zum Schlusse noch einige Worte über die deutsche Rheinmündung und den Rhein-Schelde-Kanal, die Hennig am Schlusse seiner Arbeit behandelt. Die Entwürfe Rosemeyer und Buß zur Schaffung einer deutschen Rheinmündung durch Herstellung von Seekanälen von der Emsmündung bis zum Rhein bei Köln oder bei Duisburg mit Wassertiefen von 7 und 9 m sollte man ruhig aber endgiltig ad acta legen. Sie durften schon vor dem Kriege als Erzeugnisse allzu lebhafter Phantasie kaum ernst genommen werden, man leistet den Verfassern dieser Entwürfe keinen Dienst, wenn man sie aus dem Meere der Vergessenheit wieder auftauchen läßt. Aber Hennig hat sie wahrscheinlich wieder an das Tageslicht gezogen, um der Anpassung des Rhein-Schelde-Kanals an die Forderungen der Seeschiffahrt das Wort zu reden. Seinen Ausführungen hinsichtlich der im Versailler Vertrag festgelegten Ausmündung des Rhein-Schelde-Kanals in Höhe von Ruhrort ist durchaus zuzustimmen. Auch der Hinweis darauf, daß Hollands schließliche Stellungnahme von entscheidender Bedeutung für die Wahl des Kanalweges sein wird, ist in Anbetracht der Entwicklung des Kohlenbergbaus in Holländisch-Limburg zutreffend. Von diesem Gesichtspunkt betrachtet, und vor allen Dingen, um dem Kanal einen Verkehr zuzuführen, der die Wirtschaftlichkeit des ganzen Unternehmens auf sichere Grundlagen stellt, muß dem Düsseldorfer Handelskammer-Syndikus Dr. Brandt zugestimmt werden, der in dem von Hennig angeführten, am 16. Juli 1914 abgehaltenen Vortrag sagte, daß der Crefelder Kanal als Aufschlußkanal wegen seiner zu hohen Nordlage recht wenig Bedeutung hat, und daß der München-Gladbacher Plan für den Aufschluß und Ortsverkehr der beste sei.

Ob jedoch die von Hennig geäußerte Meinung, die Aussichten des Rhein-Schelde-Kanals würden bedeutend verbessert werden, wenn er zur Aufnahme des Rhein-Seeverkehrs geeignet wäre, muß wegen der hohen Kosten, welche die Anpassung eines für die Binnenschiffahrt bestimmten Kanals an die Anforderungen der Seeschiffahrt mit sich bringen würde, sehr stark bezweifelt werden. Unwidersprochen dürfte auch die Äußerung Hennigs nicht bleiben, daß ein kräftiger Aufschwung des Rhein-Seeverkehrs die Seehäfen Hamburg, Bremen und Emden nicht beeinträchtigen würde, denn der Rhein-Herne-Kanal hat ohne Zweifel schon das Einflußgebiet der belgisch-holländischen Häfen auf Kosten unserer Nordseehäfen erweitert.

Die beiden Schriften über die Rheinschiffahrt ergänzen sich, sie geben eine ausgezeichnete Übersicht über die durch den Versailler Frieden am Rhein geschaffenen Verhältnisse, so daß ihnen weiteste Verbreitung zu wünschen ist." G. de Thierry.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Wasserbau- und Binnenschiffahrt-Ausstellung Essen. Infolge Verschiebung der Magdeburger Ausstellung sowie mit Rücksicht auf die äußerst ungünstige Witterung in den ersten Tagen des Monats April wurde die Essener Ausstellung auf Wunsch verschiedener Aussteller und Ausstellungsbesucher um eine Woche, und zwar bis 7. Mai 1922, verlängert.

Die Eröffnung der Miama 1922. Infolge des Streiks der Zimmerleute in Magdeburg, durch den auch die Arbeiten an der Ausstellung in Mitleidenschaft gezogen wurden, wird die Eröffnung der Ausstellung erst am 1. Juli erfolgen. Sie soll dann bis zum 31. Oktober geöffnet bleiben.

Sitzung des Wasserwirtschaftlichen Ausschusses des vorläufigen Reichswirtschaftsrats am 20. April 1922. Der Wasserwirtschaftliche Ausschuß des vorläufigen Reichswirtschaftsrats beschäftigte sich am 20. April mit der Frage der „Verleihung von Wassernutzungsrechten." Der Berichterstatter wies auf die grundlegenden Bestimmungen der Verfassung hin, wonach alle Bodenschätze und alle wirtschaftlich nutzbaren Naturkräfte unter Aufsicht des Staates ständen und private Regale im Wege der Gesetzgebung auf den Staat zu überführen seien. Es sei nicht mehr angängig, daß die wirtschaftlich wichtigsten Naturkräfte, die Wasserkräfte, Privaten auf unbeschränkte Zeit und oft noch zinslos zur Nutzung überlassen würden, und daß zahlreiche an sich ausbauwürdige Wasserkräfte noch ganz oder teilweise ungenutzt blieben. Es sei eine dringliche Aufgabe des Reiches, hier unmittelbar oder aber mittelbar durch die Länder regulierend einzugreifen und den Ausbau unserer gesamten Wasserkräfte in zeitgemäßer Form zu betreiben. Der Berichterstatter verwies hierbei auf beachtenswerte Vorgänge im Auslande, wo die Materie zum Teil bereits in vorbildlicher Weise geregelt sei. In der sich anschließenden Debatte wurde das Bedürfnis einer reichsgesetzlichen Neuregelung bezwecks die Aufstellung verbindlicher Normativbedingungen für alle Länder einstimmig anerkannt. Selbstverständlich dürfe bei der Revision bestehender Konzessionen und bei Neuverleihungen nicht schematisch verfahren werden. Auch dürfe nicht durch zu weitgehende Bedingungen das erforderliche privatwirtschaftliche Interesse am Ausbau und der Nutzung der Wasserkräfte zweckwidrig gelähmt werden. Überall müsse aber das Gemeininteresse an der Nutzung dem privaten Interesse vorangestellt werden. Der bereits bestehende Arbeitsausschuß wurde beauftragt, zunächst Grundsätze für die Verleihung aufzustellen (an wen und durch welche Behörde wird verliehen, Dauer der Verleihung, Höhe des Wasserzinses, Verleihungsbedingungen, Heimfall etc.). Zu diesen Grundsätzen sollen alsdann im Hauptausschuß Sachverständige und Interessenten gehört werden. Neben der Verleihung der Wasserkräfte soll auch die der sonstigen Wassernutzungrechte zur Verhandlung kommen.

Stapellauf auf der Schiffswerft Übigau. Am 21. April fand bei der Dresdener Maschinenfabrik und Schiffswerft Übigau Aktiengesellschaft, Dresden N. 31, der Stapellauf des Dampfers „Rheinfahrt X" der Rheinschiffahrt-Aktiengesellschaft vorm. Fendel-Mannheim statt. Das Schiff, eines der größten, das bisher für die Binnenschiffahrt von einer Werft an der Elbe erbaut worden ist, hat folgende Maße:

Länge zwischen Steven	75 m
Breite zwischen Spanten	8.9 m
Höhe auf der Seite	3,35 m
Tiefgang	1.21 m
Normale Maschinenleistung	1350 PS.

Der Dampfer wird auf dem Rhein die Strecke Basel bis Duisburg-Ruhrort befahren.

Der Stapellauf wurde von der Industrie-Film-Aktiengesellschaft, Berlin W 35, Potsdamerstraße 25, kinematographisch aufgenommen, und wird besonders auf der „Miama", der Mitteldeutschen Ausstellung für Sozialfürsorge und Siedelung in Magdeburg, vorgeführt werden, um weiteren Kreise der Bevölkerung ein Bild über die Leistungsfähigkeit der deutschen Binnenschiffbau-Industrie zu geben.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Abgabe der Rheinschiffe an Frankreich. Wir wir hören, finden zurzeit zwischen der deutschen und der französischen Regierung Verhandlungen statt, welche bezwecken, daß die bereits enteigneten deutschen Rheinschiffe ihren Besitzern verbleiben. Die deutsche Regierung soll sich dagegen verpflichten, den entsprechenden Schiffsraum in neuen, zu bauenden Rheinschiffen zur Ablieferung zu bringen. Gleiche Verhandlungen haben auch bereits mit der belgischen Regierung stattgefunden. Es besteht Aussicht, daß sie demnächst zum Abschluß gebracht werden.

Der Flaggen-Wirrwarr auf dem Rhein. Die im vorigen Dezember vom deutschen Reichstag mit geringer Mehrheit beschlossene Abänderung der deutschen Handelsflagge ist bekanntlich — mit Recht — als eine unbegreifliche Kurzsichtigkeit verurteilt und schwer gebrandmarkt worden. Es war eine gänzlich willkürliche Geschichtsklitterung der Revolutionszeit, die alte schwarz-weiß-rote Reichsflagge als ein Symbol des deutschen Kaiserreichs auszugeben. Da der Geburtstag der schwarz-weiß-roten Flagge schon der 25. Oktober 1867 war, an dem sie als Abzeichen des (aus Monarchien und Republiken zusammengesetzten) Norddeutschen Bundes eingeführt wurde, geht hieraus allein hervor, wie wenig objektiven Sinn die Deutung als kaiserliche Flagge hatte. Statt dessen hat die Weimarer Nationalversammlung 1919 bekanntlich die alten Burschenschaftsfarben, das Symbol des einstigen „Großdeutschland", Schwarz-Rot-Gold, in ebenso willkürlicher Deutung als Abzeichen des republikanischen Deutschlands erkoren und überdies eine neue Handelsflagge, über den Kopf der Gesamtbevölkerung hinweg, dekretiert, die eine schwarz-rot-goldene „Gösch" neben dem alten Schwarz-Weiß-Rot aufweisen sollte. Die neue Flagge ist seit dem 1. Januar 1922 gesetzlich vorgeschrieben, die Führung der alten ist strafbar(!). Der von zahllosen Seiten geäußerte Wunsch, das ganze Volk über seine Flagge abstimmen zu lassen, ist von den parteipolitischen Machthabern ignoriert worden.

Die großen deutschen See-Reedereien haben sich mit Händen und Füßen gegen die Verschandelung ihrer altbewährten Flagge gesträubt. Als aber ihre sachkundigen Warnungen gegen das parteipolitische Besserwissentum nichts auszurichten vermochte, haben sie sich schweren Herzens in die neue Lage der Dinge gefunden und das neue unpraktische Flaggenmonstrum gehißt.

Nicht so die rheinischen deutschen Reeder! Sie haben am 9. Juli 1921 in Emmerich beschlossen, den Flaggenwechsel nicht mitzumachen, und haben auch größtenteils die neue Handelsflagge mit der republikanischen Gösch tatsächlich boykottiert. Ihnen ist nicht so leicht beizukommen wie den deutschen See-Reedereien. Die deutschen Seehäfen sind ja deutsches Hoheitsgebiet, und die heutige Regierung kann daselbst die Durchsetzung ihrer Vorschriften nötigenfalls erzwingen. Der Rhein aber ist in Versaille internationalisiert worden, und in den deutschen Rheinhäfen wie auf dem Strom selbst hat die deutsche Regierung nichts mehr zu sagen, kann also auch widerstrebende Reeder daselbst nicht zum Gehorsam zwingen.

So herrschen denn auf dem Rhein zurzeit ganz sonderbare Flaggen-Zustände. Man kann dort gegenwärtig auf den deutschen Rheinkähnen nicht weniger als drei verschiedene deutsche Flaggen sehen. Einige wenige Reeder haben die neue Handelsflagge mit der Gösch („mit dem Schandfleck", sagt man in Schiffahrtskreisen) angenommen, andere führen nach wie vor die alte „unverfälschte" schwarz-weiß-rote Flagge, die man in den letzten Tagen auf großen Rheinkähnen wehen sah, und wieder andere Reedereien, zumal solche des Unterrheins, sind in ziemlich großer Zahl allen Konflikten zwischen Gewissen und Gesetzesvorschrift dadurch aus dem Wege gegangen, daß sie auf ihren Schiffen die preußische schwarz-weiße Flagge statt der deutschen gehißt haben. So kommt es, daß man zurzeit wirklich nicht weniger als drei verschiedene Farbenzusammenstellungen als Abzeichen der deutschen Rheinschiffe beobachten kann!

Für private kleine Fahrzeuge, die keinen Handelszwecken dienen, gelten übrigens die neuen Gesetzesvorschriften über die Handelsflagge nicht. Sie können flaggen wie sie wollen, nicht nur auf dem Rhein, sondern auch in allen anderen Gewässern. So kann man im schiffbaren Rhein und auch auf dem Bodensee ebenso wie an den Seeküsten noch zahlreiche Motorboote, Ruderboote, Jachten usw. sehen, die nach wie vor das „reine" Schwarz-Weiß-Rot führen, ohne daß es ihnen jemand wehren darf. Der große Flaggenwirrwarr, der gegenwärtig auf dem Rheine herrscht, wird dadurch noch verstärkt und in abgeschwächter Form auch auf andere Gewässer übertragen. Die hervorragende Unzweckmäßigkeit, der Nationalflagge ein parteipolitisches Abzeichen aufzuzwingen, ist mit diesem wirren Durcheinander jedenfalls aller Welt offenbar gemacht worden. V. K.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 26. April. Das Verkehrsbild auf den westdeutschen Kanälen gleicht in der Woche nach Ostern dem in der Woche vor dem Feste. Die Gütereinfuhr ist infolge der Feiertage noch etwas geringer geworden. Im Zechengebiete ist die Lage dieselbe geblieben. Anscheinend ist trotz der Versicherung, daß in der kommenden Woche der Kohlenversand über die Kanäle sich bessern würde, wenig Aussicht auf eine Verladezunahme vorhanden. Die Eisenbahn ist gegenwärtig einmal wieder in der Lage, die von den Zechen geforderten Leerwagen täglich fast restlos zu stellen. Bei einem scharfen Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt bleibt gewöhnlich für letztere nicht viel übrig, wenn die Schiffahrt den Verfrachtern keine besonderen Vorteile bieten kann. In der gegenwärtigen Zeit der ständig steigenden Löhne, Materialpreise usw. ist die Schiffahrt meist nicht dazu in der Lage. Vor den Schleusen 1 und 7 des Rhein-Herne-Kanals sieht man täglich die Zahl der leeren Kanalkähne, die auf Zechenzuteilung warten, sich vergrößern.

Der geringe Kohlenversand über die Kanäle bringt für die Schiffahrttreibenden große Nachteile und steigende Unkosten. Je weniger Kohlen zu den Nordseehäfen zum Versand kommen, desto weniger leere Kähne stehen zur Übernahme der in den Seehäfen ankommenden Güter, namentlich für Eisenerz, zur Verfügung. Es kann dadurch leicht eine unangenehme Stockung in dem Entladen der eingehenden Erzdampfer eintreten, besonders aber in solchen Zeiten, wenn auch die Eisenbahn zu wenig Wagen stellen kann und die Seelager überfüllt sind. Die Kosten für das Leerfahren der Schiffe vom Industriebezirk zur Nordsee sind aber in der Gegenwart so hoch, daß die Schiffahrttreibenden sich schwer dazu entschließen dürften.

Die Erzankunft in Emden war in der Berichtswoche gut, so daß für den Kanalversand genügende Mengen zur Verfügung stehen. Es war den Reedern möglich, genügend Leerraum zur Übernahme des eingegangenen Schwedenerzes rechtzeitig heranzubringen. Ob das bei dem geringen Kohlenversand zur Nordsee in der nächsten Zeit auch möglich sein wird, dürfte fraglich erscheinen.

Die Zufuhr an Schwedenerz in den Industriebezirk ist infolge der Festtage etwas geringer als in den Vorwochen. Die Umschlagsbetriebe sind meist noch viel beschäftigt, weil noch beladene Erzkähne zum Löschen vorliegen. Der Verkehr auf den Hafenbahnen ist zufriedenstellend. Der Versand an Zement über die Kanäle ist wieder aufgenommen worden. Ob er aber von Dauer sein wird, dürfte bei den Streikaussichten in der Zementindustrie und im Baugewerbe fraglich erscheinen. Die Verfrachtungen von der Weser zum Westen waren in der Berichtszeit wieder etwas besser. Die Rückfrachten aus dem hannoverschen Gebiet an Kali, Zucker usw. waren nur wenig besser als in den letzten Wochen; die Kohlenschiffe müssen vielfach ohne Fracht zum Industriebezirk zurückkehren. Schlepp- und Schleusenbetrieb gingen prompt vonstatten.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund	34 (45)	44 (44)	73 (89)	23 (30)	3 (5)
Hamm i. W.	6 (14)	9 (14)	15 (28)	6 (14)	1 (0)
Münster i. W.	14 (19)	19 (28)	33 (47)	14 (19)	0 (0)

Wanne-West:	Kohlenumschlag	23795 (37957)	t
Ost:	Umschlag auf Schiff	140 (922)	t
	Umschlag von Schiff		t
	Zufuhr von Eisenbahn	1415 (2065)	t
	Abfuhr zur Eisenbahn	1116 (2681)	t
Unser Fritz:	Kohlen- und Koksumschlag	4007 (4515)	t
Hafen Nordstern:	dto.	— (5460)	t

Schleuse Münster:

Südl. Richt.: 37 (33) Schleppzüge mit 63 (44) beladenen Kähnen mit 33715 (12314) t

Nördl östl. Richt.: 35 (38) Schleppzüge mit 92 (94) beladenen Kähnen mit 49440 (46618) t

Dortmund, 26. April. Die Woche nach Ostern brachte den Häfen weniger Verkehr und Güter als die Vorwochen. Es liefen vornehmlich weniger beladene Erzkähne ein. Die Umschlagsbetriebe konnten trotzdem gut beschäftigt werden, da noch beladene Kähne aus der Vorwoche zu löschen waren. Der Betrieb auf den Hafenbahnen war befriedigend. Insgesamt verkehrten in

den Häfen 78 (89) Schiffe, von denen 34 (45) ein- und 44 (wie in d. Vorw.) ausgelaufen sind. Mit Erz, Sand, Weizen usw. beladene Schiffe gingen 23 (30) ein. In derselben Zeit verließen den Hafen 3 (5) mit Schlacken beladene Schiffe, sowie 33 (29) leere Kähne und 8 (10) Schleppdampfer.

Hamm i. W., 26. April. Der Schiffsverkehr hat in der Berichtszeit gegenüber der Vorwoche erheblich nachgelassen. Es sind 6 (14) Schiffe mit zusammen 3255 (7024) To. Steinkohlen angekommen und 8 (14) leere sowie 1 (0) beladenes Schiff mit 385 To. Zement abgefahren. Umgeschlagen wurden vom Wasser zusammen 4571 (6858) To. Steinkohlen und Getreide. Zum Wasser wurden 345 (40) To. Zement verladen.

Herne i. W., 26. April. Die Kohlenverladung an den Zechen des hiesigen Bezirks ging in der letzten Woche äußerst langsam vor sich, was einerseits auf verminderte Förderung, andererseits auf reichliche Wagengestellung seitens der Eisenbahn zurückzuführen ist. Die Zechenhäfen waren mit Kahnraum reichlich versehen, es liegen etwa 150 leere Kähne an Schleuse 7, welche auf Zechenhafen warten. Das Kohlensyndikat hat in den letzten 14 Tagen so gut wie keine Kähne für Kanalreisen verfügt. Daher kommt auch die plötzliche Ansammlung der leeren Kähne an Schleuse 7. Der Schleusenverkehr war der Lage entsprechend gering; das Schleppamt konnte den Verkehr glatt bewältigen, so daß keine Verzögerungen vorkamen.

Wanne i. W., 26. April. Die Berichtswoche umfaßt nur 4 Arbeitstage. Dementsprechend ist der Umschlag niedriger als in der Vorwoche. Die Zufuhren zum Hafen sind wegen des reichlichen Reichseisenbahnwagenbestandes und auch wegen der verhältnismäßig langsam gehenden Förderung nicht über die Durchschnittsmengen hinaus gestiegen. Der Umschlag im Westhafen betrug 23 795 (37 957) To. Im Osthafen wurden 140 (922) To. umgeschlagen. Zufuhr der Reichseisenbahn 1415 (2065) To., Abfuhr 1116 (2681) To.

Hafen Unser Fritz, 26. April. In der Berichtswoche wurden 1907 (4515) To. Kohlen umgeschlagen.

Hafen Zeche Nordstern, 26. April. (Phönix A.-G.) In der Vorwoche betrug der Kohlenumschlag 5460 To.

Münster i. W., 26. April. Der Schiffseingang in der Berichtswoche bestand in 14 beladenen Kähnen, die folgende Lademengen anbrachten: 2187 (2883) To. Kohlen, 704 (704) To. Koks, 582 (250) To. Weizen, 565 (565) To. Roggen, 49 (—) To. Hafer. Gesamtmenge: 4087 (5073) To. Der Ausgang bestand in 19 (28) leeren Kähnen. Die Umschlagsvorrichtungen waren zum größten Teil gut beschäftigt. Schleuse Münster: Zu Berg: 37 Schleppzüge mit 58 leeren und 63 beladenen Kähnen. Gesamtmenge: 33 715 To. Zu Tal: 35 Schleppzüge mit 92 beladenen Kähnen. Gesamtmenge: 49 140 To.

c) Süddeutsche Wasserstraßen.

Südwestdeutsche Wärmewirtschafts- und Wärmeindustrie-Ausstellung, Ludwigshafen a. Rh., 1. Juni bis 1. Juli 1922. Im Rahmen dieser Ausstellung bringt die Abteilung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern für Wasserkraftausnützung und Elektrizitätsversorgung Darstellungen über die Wasserkraftwirtschaft in Bayern, deren Grundlagen und Ziele daraus hervorgehen. Außerdem wird die Verwertung der Wasserkräfte im Dienste der allgemeinen Elektrizitätsversorgung mittels der Bayernwerksleitungen veranschaulicht. Die beiden wichtigen, zurzeit im Bau befindlichen Großkraftanlagen, das Walchenseewerk und die Mittlere Isar, sind in ihrer Gesamtanordnung und ihren hervorragenden Einzelheiten in Modellen, Plänen und Bildern dargestellt. Wenn auch im Rahmen dieser Ausstellung nur ein kurzer Überblick über die Wasserkraftausnützung gegeben werden kann, so ist doch ihre Wichtigkeit für das kohlenarme Bayern aus den Darstellungen ohne weiteres zu ersehen.

d) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Hannover, 26. April. In der Berichtswoche stellte sich der Verkehr in den verschiedenen hannoverschen Häfen wie folgt: Eingelaufen sind 29 (45) Kähne mit 15 266 (23 863) To. Die Wagengestellung für die heranrollenden Güter war gut. 47 (21) Fahrzeuge mit 7743 (5596) To. Gütern verließen die hannoverschen Häfen. Kahnraumanmeldung für die Kohlenverladung zum Osten war genügend vorhanden, jedoch ist in der letzten Woche die Zechenaufgabe sehr schlecht gewesen und kaum ein Kahn eingeteilt worden.

Bremen, 26. April. In Bremen und an den Unterweserhäfen wurde in der letzten Woche reichlich Ladung angeboten und bei dem noch günstigen Wasserstande der Weser konnten ziemlich bedeutende Mengen befördert werden. Für kommende Woche werden weitere Getreide- und Erzdampfer auf der Weser erwartet. Der Talverkehr vom Kohlenrevier ließ sehr zu wünschen übrig, da vorzugsweise nur Kohlen für den Feindbund befördert wurden. Das Kohlensyndikat hält deshalb mit der Zuteilung von Ladezechen für Bremen-Unterweser und Hannover sehr zurück; so daß eine große Anzahl leerer Fahrzeuge zum längeren Stilliegen gezwungen wird. Der Talverkehr vom Oberwesergebiet ist schwach. Der Wasserstand der Weser am Mindener Pegel betrug am 16. 4. 3,18 m, stieg infolge erheblicher Niederschläge im Oberlaufe der Weser auf 3,51 m am 21. 4.

Emden, 26. April. In der Berichtswoche beliefen sich die Erzankünfte auf zirka 30 000 To. Es trafen während dieser Zeit ferner zirka 6000 To. Weizen von La Plata und zirka 1000 To. englische Bunkerkohlen ein. Der vorhandene Kahnraum reichte nicht aus, um die angekommenen Mengen abzunehmen, wenn auch der größte Teil auf dem Wasserwege abgefahren werden konnte. Seewärts wurden zirka 15 000 To. Kohlen nach deutschen Ostseehäfen und zirka 800 To. Eisen nach Schweden verladen. Da den im Industriegebiet leer gewordenen Kähnen Zechenhäfen gar nicht oder doch nur in sehr geringem Maße zugewiesen werden, liegen leere Kähne haufenweise an Schleuse 7 und haben sich einige Firmen bereits entschlossen, den Leerraum teilweise nach hier zu nehmen.

c) Elbe und Saale.

Das Wiederaufblühen Hamburgs. Folgende Tabelle gibt Auskunft über den Verkehr in den drei größten Nordseehäfen während der beiden ersten Monate des laufenden Jahres, verglichen mit dem Verkehr in der gleichen Periode des Vorjahres:

	1922		1921	
Eingelaufene	Schiffe	Tonnage	Schiffe	Tonnage
Hamburg	1165	1 591 363	1068	1 328 225
Rotterdam	1106	1 559 441	1256	1 693 592
Antwerpen	1209	1 764 386	1174	1 722 259

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß Hamburg eine Vermehrung um 97 Schiffe und 263 138 Tonnen verzeichnen kann, daß anderseits Rotterdam 150 Schiffe weniger erhalten und einen Rückgang in der Tonnage von 134 451 Tonnen zu verzeichnen hat. Antwerpen wurde von 35 Schiffen mehr angelaufen und verzeichnet in der Tonnage ein Plus von 42 127 Tonnen. Die größte Zunahme hat also der Hafen von Hamburg zu registrieren. V. K.

f) Märkische Wasserstraßen.

Nachtrag vom 11. April 1922 zum Tarif für die Schiffahrt- und Flößereiabgaben auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder vom 16. Juni 1902

Ab 1. Mai 1922 sind an Schiffahrtabgaben zu erheben.

	A Wasserstraßen I. Ordn. Pfg.	B Wasserstraßen II. Ordn. Pfg.	C Hohenzollernkanal Pfg.
I. Beladene Fahrzeuge je Tonne Ladung in Tarifklassen I	181,5	165	247,5
II	148,5	132	206,25
III	115,5	99	165
IV	82,5	66	123,75
II. Leere Schiffe je Tonne Tragfähigkeit	3,3	3,3	4,95
III. Schleppdampfer ohne Anhang	1650	1650	2475
IV. Personenfahrzeuge für den Kopf der zugelassenen Höchstzahl von Fahrgästen	8,25	8,25	13,2
V. Fischerkähne, Sportfahrzeuge pp. als Mitschleuser	wie bisher		
Fischerkähne, Sportfahrzeuge pp. als Alleinschleuser			
VI. Floßholz für je 10 qm Oberfläche			
A. beschlagene Hölzer od. Balken in einfacher Stammlage	297	297	445,5
B. Rundhölzer in einfacher Stammlage	247,5	247,5	363
C. beschlagene Hölzer od. Balken in doppelter Stammlage	356,4	356,4	534,6
D. Rundhölzer in doppelter Stammlage	297	297	435,6
VII. Für jede beladene Floßtafel	825	825	1237,5
VIII. Für Gewährung des Vorschleuserechts			
A. von leeren Schiffen und Personenfahrzeugen ohne Fahrgast je Tonne Tragfähigkeit	66	66	99
B. in allen übrigen Fällen 50 v. H. Zuschlag zur sonstig. Abgabe			

Nachtrag vom 18. April 1922 zum Tarif für den Teltowkanal und Prinz-Friedrich-Leopold-Kanal vom 11. Juli 1917 nebst seinen Nachträgen. Zu den im vorgenannten Tarif nebst seinen Nachträgen festgesetzten zurzeit gültigen Abgabensätzen sowie zu den im Nachtrage vom 28. Juli 1920 festgesetzten Zuschlägen wird vom 1. Mai d. Js. ab ein weiterer Zuschlag von 200 v. H. festgesetzt. Dieser Nachtrag tritt mit dem 1. Mai 1922 in Kraft.

Potsdam, den 18. April 1922.

Im Namen des Handelsministers. Der Regierungspräsident als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.

g) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.
für die Woche vom 15. April bis 21. April 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte

Schiffsfrachten in Mark je Tonne (also exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	148,—	145,30	—	194,—	191,30	218,—	215,30	—
b) Unterspree	157,20	—	—	203,20	—	227,20	—	—
2. Rohzucker in Säcken	—	148,30	212,45	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.
Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer	Beladung	unter	1,40 m
20 %	„	„	„	1,30 „
30 %	„	„	„	1,20 „
40 %	„	„	„	1,10 „
50 %	„	„	„	1,00 „

Bei gutem Oderwasserstande vollzog sich der Schiffsverkehr ohne Störung. Der Kohlenumschlag in den oberen Häfen ist leider etwas zurückgegangen. In den fünf Werktagen der Berichtswoche wurden über 52 000 t verkippt. während gegen 5000 t Erze gekrahnt wurden.

Das Hamburger Geschäft ist schwach. In Stettin ist am 19. d M. ein Hafenarbeiterstreik ausgebrochen, dessen Beilegung jedoch bereits für heute, den 22. d. M. erhofft wird.

Die Breslauer Schleusen passierten in der Berichtswoche zu Berg beladen 28 Fahrzeuge, 162 leere. zu Tal beladen 182 Fahrzeuge.

Wasserstände:

Ratibor:	am 15. 4. 22 = 1.98 m	am 21. 4. 22 = 2.15 m
Ransern oben:	„ 15. 4. 22 = 4.74 m	„ 21. 4. 22 = 5,06 m
Ransern unten:	„ 15. 4. 22 = 3,03 m	„ 21. 4. 22 = 3,52 m
Neiße i./Wartha:	„ 15. 4. 22 = +0,49 m	„ 21 4. 22 = +0,31 m

f) Ausland.

Neun Millionen Lire für den Kanal Mailand-Po. Die Hafenverwaltung von Mailand teilt mit: Durch neue Dekrete hat das Ministerium für öffentliche Bauten drei von der Hafenverwaltung von Mailand eingereichte Projekte gutgeheißen. Darnach sollen neun Millionen und 400 000 Lire verausgabt werden für die Anhandnahme der Erdarbeiten und Kunstbauten auf der 10 km langen Strecke Lodi—Pizzighettone des Schiffahrtskanales von Mailand zum Po. Die Arbeiten, die schon in den nächsten Tagen an die Hand genommen werden sollen, gestatten die Beschäftigung zahlreicher Arbeiter, zumal bei hohen Konventionalstrafen gewisse Minimalquantitäten an Erdarbeiten für die nächsten acht Monate festgesetzt sind. Mit den bereits bisher in Angriff genommenen Arbeiten wären also demnächst von den 61 km der Gesamtstrecke des Kanals 17 km in Bearbeitung. V. K.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vergl. Heft 8 Seite 130) als Mitglieder neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder.

A. M. Lappöhn, Generaldirektor der Firma Cohrs & Ammé, Spedition. Hamburg 1.

Oberschlesischer Berg- und Hüttenmännischer Verein, E. V. Kattowitz O.-S.

Magistrat Glogau.

Rohstoffverband, Berlin W 15, Kurfürstendamm 216.

Einzelmitglieder.

Vialon, Herm., Bauingenieur, Angermund Nr. 105 ¾ bei Düsseldorf.

Schrobitz, Schiffahrts-Sekretär, Stettin, Bollwerk 12—14.

Brandt, Dr., erstes geschäftsführendes Präsidialmitglied des deutschen Industrie- und Handelstages, Berlin C 2, Neue Friedrichstr. 53/56.

Aus verwandten Vereinen.

Jahresversammlung des Vereins zur Schiffbarmachung der Ruhr. Wie alljährlich im Frühjahr, so hat auch in diesem Jahre der Vorstand des Ruhrvereins die Mitglieder zur satzungsgemäßen Hauptversammlung am 8. April nach Witten eingeladen. Nach einer kurzen Begrüßungsansprache des 1. Vorsitzenden, Herrn Oberbürgermeister Laue-Witten, erstattete der Syndikus des Vereins, Herr Dr. jur. et phil. Ismer, den Geschäftsbericht und bezeichnete als wesentlichste Aufgabe die Aufbringung der Kosten zu einem neuen Entwurf der Wasserkraftgewinnung aus der Ruhr, da der frühere Entwurf mit 30 000 PS vom Ministerium als nicht genügend bezeichnet wurde, dort wurde die Gesamtleistung der Wasserkraftgewinnung für die ganze Ruhrstrecke Ruhrort—Hagen mit 63 350 PS ermittelt, entsprechend einer Zahl von 45 Mill. KW.-Stunden, welches Ergebnis fast dem Neckarentwurf gleichkommt. Besonders erwähnt der Berichterstatter, daß die Kilowattstunde, auf diese Weise erzeugt, achtmal billiger ist als die bisherige, nämlich 25 Pfg. statt 2 Mark und mehr. Aus diesem Grunde und der drängenden Kohlennot wegen ist man beispielsweise in Süddeutschland schon längst dazu übergegangen, die Wasserkraft der dortigen Flüsse, welche nach Hunderttausenden von PS zählt, auszubauen, um der Kohlennot zu entgehen und durch die Wasserkräfte nicht nur die Industrie, sondern auch die Eisenbahnen in Bayern, Baden und Württemberg zu elektrisieren. Die süddeutschen Staaten haben mangels eigener Kohlenabbaugebiete stets unter Kohlennöten gelitten, namentlich, wenn die Schiffahrt des Rheines versagte, was im letzten Winter der Fall war. Die Eisenbahn ist auch nur zum Teil in der Lage, wegen ihres chronischen Wagenmangels diese Massengüter zu befördern. — Übergehend zum Wasserkraftentwurf entwickelte der Vortragende weiter, daß die Mittel für denselben in Höhe von 60 000 Mark in allernächster Zeit dank der Werbearbeit der Geschäftsstelle zusammenkommen werden, so daß derselbe Ende dieses Jahres fertiggestellt ist. Der Vorteil eines völlig ausgearbeiteten Wasserkraftentwurfs ist nämlich der, daß neuerdings Preußen auf Vorschlag des Ausschusses für preußische Wasserstraßen im Landtag ansehnliche Mittel für die Wasserkraftwerke aufwendet, im ganzen schon 800 Mill. Mark für den Main, die Lahn und die Weser. Sobald also der Ruhrverein diesen Entwurf dem Landtag eingereicht hat, werden wie früher alle Fraktionen unter Führung einer besonderen Arbeitsgemeinschaft für den Ruhrverein sich für diesen Plan einsetzen und damit ist die erste Etappe für die Wiederschiffbarmachung der Ruhr erreicht.

Im weiteren Verlauf berichtete Herr Abgeordneter Martin-Berlin über das neue Ruhrberggesetz, welches erfreulicherweise am 6. d. M. im preußischen Landtag in 2. und 3. Lesung einstimmig zur Genehmigung gelangte. Es ist also ein großer Erfolg des Ruhrvereins, der seit Jahren durch Sachverständige das Kohlenvorkommen an der Ruhr hat bearbeiten lassen, daß dieses Gesetz jetzt in Wirksamkeit tritt. Schon früher hat der Ruhrverein durch ein Gutachten des bekannten Geologen, Herrn Bergschuldirektor Heise-Bochum, nachgewiesen, daß an der Ruhr noch 800 Mill. Tonnen Kohle lagern, zwar nur Magerkohle, teilweise auch hochwertige Anthrazitkohle, die Magerkohle eignet sich aber gut als Hausbrand- und Lokomotivkohle. Dadurch werden die Fettkohlen für andere Zwecke frei und der Gebrauch der Braunkohle, die einen erheblichen Materialverbrauch bei geringer Heizwirkung sowie Verschmutzung der Anlagen zur Folge hat, ersetzt. Es ist daher zu erwarten, daß der Ruhrbergbau wieder zur alten Blüte von 80 Anlagen zurückkehrt, jetzt sind schon 30 vorhanden mit einer Belegschaft von 28 000 Mann und einer Jahresförderung von über 8 Mill. Tonnen. Es kommt weiter hinzu, daß neben der Abgabe von monatlich 2 Mill. Tonnen Kohlen an die Entente von 60 oberschlesischen Zechen 54 an die Polen abgegeben werden mußten, die Gewinnung von Zink- und Bleierzen ganz, so daß es nur ein Akt weit vorausschauender Politik des Ruhrvereins war, daß er diesen großen Ersatz jetzt bietet. Die Ausführungen des Herrn Abg. Martin wurden mit großem Beifall aufgenommen.

Anschließend gab der Vortragende noch einen Bericht über den augenblicklichen Stand der Ruhrkanalisierung. Der schon erwähnte Ausschuß für die preußischen Wasserstraßen hat den Ruhrentwurf mit seinen bedeutenden technischen und wirtschaftlichen Vorteilen schon im vergangenen Jahre unter dringender Befürwortung weitergegeben. Der Übergang der Wasserstraßen auf das Reich hat als nächste Folge

eine offensichtliche Bevorzugung der süddeutschen Wasserstraßen aus innerpolitischen Gründen. Dieselben erhielten bisher 1½ Milliarden Mark, so daß die preußischen Entwürfe zurückgestellt werden müßten, wenn nicht neuerdings die preußische Regierung im Ministerium für Handel und Gewerbe eine besondere Kommission für die Förderung der preußischen Wasserpläne eingerichtet hätte. Da Preußen bei dem Übergang der Wasserstraßen auf das Reich sehr schlecht weggekommen ist, so bereitet die Staatsregierung eine Eingabe an das Reich vor auf Rückerstattung von 40 Milliarden Mark, so daß der Ruhrentwurf dann begründete Aussicht auf baldige Bauausführung haben wird.

Der im geschäftlichen Teile erstattete Kassenbericht ergab ein günstiges Bild von den Finanzen des Vereins. Die sich anschließenden Wahlen ergaben die Wiederwahl des Vorstandes, in den Ehrenausschuß wurden zugewählt die Herren Jäger-Henrichshütte Hattingen, Direktor Roeder-Mannesmannröhrenwerke-Witten, ferner Gemeindevorsteher Bahrenberg-Querenburg, Beigeordneter Mellinghaus-Herdecke und Direktor Kamp von der Demag-Wetter. Zum Schluß stellte Herr Landrat von Salmuth-Hagen den Antrag, die frühere Eingabe auf Anerkennung des Abschnittes Witten—Hagen an den Landtag zu wiederholen, was bewilligt wurde.

Hafenverband des Rheinstromgebietes. Anläßlich der Ausstellung für Wasserbau und Binnenschiffahrt in Essen fand am 3. April 1922 in Essen, Hotel Kaiserhof, die diesjährige Mitgliederversammlung des Hafenverbandes des Rheinstromgebietes statt. Das Reichsverkehrsministerium war durch Herrn Ministerialrat Dr. Koenigs und Oberregierungsrat Utpott vertreten. In der Sitzung wurde den Mitgliedern über die bisherige Tätigkeit des Hafenverbandes und seine weiteren Ziele, und ferner über die Finanzlage Bericht erstattet. Außerdem wurden die Mitgliedsbeiträge für das kommende Rechnungsjahr festgesetzt und einige Satzungsfragen erörtert.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		7. 4 cm	8. 4. cm	9. 4. cm	10. 4. cm	11. 4. cm	12. 4. cm	13. 4. cm	14. 4. cm	15. 4. cm	16. 4. cm	17. 4 cm	18. 4. cm	19. 4. cm	20. 4. cm	21. 4 cm	—
Memel	Tilsit	389	402	412	417	418	421	423	418	415	424	438	460	468	460	—	—
Pregel	Insterburg	69	62	55	60	58	55	47	50	49	55	59	57	45	33	—	—
Weichsel	Thorn	221	208	206	212	230	248	233	213	201	198	201	190	178		-	—
Oder	Ratibor	224	214	200	222	220	202	190	182	189	234	250	236	230	241	215	—
„	Breslau	—36	—54	—56	—64	—64	—52	—60	—74	—80	—70	—62	—62	—40	—53	44	—
„	Krossen	180	179	180	186	193	190	186	182	177	177	173	163	155	152	161	—
„	Frankfurt	180	178	174	174	178	181	180	174	170	165	164	163	156	152	—	—
Warthe	Landsberg	124	125	125	126	128	126	122	118	112	109	100	96	94	91	84	—
Netze	Vordamm	56	52	40	48	70	77	69	72	76	84	86	76	63	50	42	—
Elbe	Dresden	105	92	62	38	44	54	37	16	18	24	30	25	28	49	82	—
„	Barby	298	328	358	374	387	382	368	361	353	—	346	350	[illegible]	372	393	—
„	Magdeburg	210	244	270	292	308	318	298	287	284	—	—	278	[illegible]	293	308	—
„	Wittenberge	229	249	277	298	319	336	348	355	—	349	384	341	[illegible]	[illegible]		—
Saale	Grochlitz	284	252	246	322	328	282	260	—	253	256	254	296	[illegible]	350	—	—
Havel	Spandau*)	92	89	88	93	96	92	94	88	89	—	79	—	[illegible]	83	82	—
„	Rathenow*)	115	117	117	116	116	116	116	116	115	112	108	107	107	107	108	—
Spree	Spremberg*)	95	102	102	110	103	80	90	90	86	86	86	83	90	90	88	—
„	Kersdorf*)	232	232	236	236	230	228	228	228	230	229	226	225	222	224	223	—
Weser	Münden	229	223	294	318	285	266	225	225	254	234	230	234	282	280	244	—
„	Minden	304	297	322	334	360	356	344	324	316	320	314	300	296	324	348	—
Rhein	Maximiliansau	570	536	540	507	623	618	633	639	623	598	583	601	630	—	—	—
„	Caub	401	400	390	366	381	410	425	441	444	428	414	397	411	455	476	—
„	Cöln	479	478	459	445	447	467	475	484	500	485	455	426	425	479	—	—
Neckar	Heilbronn	234	230	221	297	240	249	292	245	210	202	185	275	362	327	309	—
Main	Hanau	304	310	310	313	300	317	316	300	300	300	310	294	310	316	—	—
Mosel	Trier	286	226	257	282	291	263	286	305	255	207	185	202	319	402	—	—

*) Unterpegel.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.

(Gegründet 1853.) * Telephon: Amt Nord 3631, 3632. * Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:	Name	Kurs
Argo Dampfschiffahrt	1660	Neue Dampfer-Comp., Stettin	—
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—	Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1600
Bremer Schleppschiff.-Ges.	1300	Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—	Norddeutscher Lloyd	366½
Dampfschiff.-Ges. Neptun	1400	Ocean-Dampfer Flensburg	800
Dampfschiff.-Reederei Horn	—	Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	580	Reederei-Act.-Ges. v. 1896	515
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	530	Reederei Frisia	—
Deutsche Ostafrika-Linie	—	Reederei Juist	—
Emder Reederei	251	Reederei Visurgis i. L.	1400
Flensburger Dampfer-Comp.	1185	Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	720	Rolandlinie	353
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—	Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	790
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	470	Schleppschiff.-Ges. Unterweser	1750
Hamburg-Bremen-Afrika	350	Schles. Dampfer-Comp.	-
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	760	Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	660
Hansa Dampfschiffahrt	410½	Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—	Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1800
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—	Ver. Elbeschiff.-Ges.	850
Mindener Schleppschiff.	800	Woermann-Linie	460

Aus dem geschäftlichen Leben.

Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G., Swinemünde. Für das Geschäftsjahr 1921 wurde dem Erneuerungskonto ein Betrag von 225 000 Mk. zugeführt, die Dividende beträgt 25 Prozent von 100 000 Mark.

A.-G. Weser, Bremen. Direktor Johann Moritz Hermann Lampe ist jetzt ordentliches Vorstandsmitglied, an Georg Nüßlein und Fritz Steef ist Gesamtprokura erteilt.

Konkurs wurde am 1. April über den Nachlaß des Werftbesitzers Wilhelm Arendt in Berlin-Lichterfelde eröffnet. Verwalter Georg Wunderlich in Berlin-Lichtenberg. Anmeldefrist 1. Juni 1922.

Alster-Bootswerft G. m. b. H., Hamburg. Gegründet am 23. März 1922 mit 40 000 Mk. Stammkapital. Geschäftsführer C. A. H. Menth.

Navigator Schiffsmotorenwerk G. m. b. H., Karlsruhe. Gegründet am 23. März 1922 mit 100 000 Mk. Stammkapital. Geschäftsführer Karl Eberhardt.

Swentine-Dock-Gesellschaft, Dietrichsdorf-Kiel. Der Reingewinn für 1921 betrug 109 408 Mark.

Schleppschiffahrt auf dem Neckar, Heilbronn. Für Ende 1921 wird ein Verlust von 520 909 Mk. verzeichnet, der Gesamtverlust beträgt 921 822 Mark.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 67. C. 31 209. **Schwimmgürtel.** Emil Closmann, Vallendar a. Rh. 15. 10. 21.

Klasse 65b, 2. Sch. 61 899. **Dockanlage für ringförmige Schwimmkörper.** Carl Schulthess, Berlin, Behrenstr. 3, u. Bernhard Mora, Lübeck, Wakenitzstr. 15. 1. 6. 21.

Klasse 65c, R. 52 268. **Paddel.** Hans Rohrbach, Hamburg, Claus-Grothstr. 18. 11. 2. 21.

Klasse 84a, 3. H. 83 096. **Selbsttätige Heberanlage.** Johannes Heyn, Stettin, Grabower Str. 6. 13. 11. 20.

Klasse 84a, 3. H. 83 768. **Wasserstrahlkrafttöter.** Johannes Heyn, Stettin, Grabower Str. 6b. 5. 1. 21.

Klasse 84a, 3. H. 86 789. **Wasserstrahlkrafttöter.** Johannes Heyn, Stettin, Grabower Str. 6b. Zus. z. Anm. H. 83 768. 27. 8. 21.

Klasse 84a, 3. K. 77 821. **Schleusentor mit eingebautem Einlaufschütz.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Grusonwerk, Magdeburg-Buckau. 31. 5. 21.

Klasse 84b, 1. S. 49 999. **Verfahren zum Betrieb von senkrechten Schiffshebewerken, bei denen der Trog durch in Wasserschächten gleitende Gegengewichte ausgewuchtet wird.** August Seboldt, Halle a. S., Blumentalstr. 13. 14. 4. 19.

Klasse 84b, 1. S. 52 409. **Senkrechtes Schiffshebewerk;** Zus. z. Anm. S. 49 999. August Seboldt, Halle a. S., Blumentalstr. 13. 1. 3. 20.

Klasse 65a, 81. C. 30 340. **Schiffsentladevorrichtung für Schüttgut.** Compagnie des Transporteurs Simplex, Paris, und Albert Fouchy, Ermont, Frankr.; Vertr.: Dr.-Ing. R. Geiß'er, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 24. 3. 21. Frankreich 30. 3. 18.

Klasse 65a, G. 55 061. **Stockloser Schiffsanker.** Gelsenkirchener Gußstahl- und Eisenwerke Akt.-Ges., Abtlg. Hagener Gußstahlwerke, Hagen i. W. 17. 10. 21.

Klasse 65a, 80. E. 26 679. **Stabilisierungsvorrichtung für Wasserfahrzeuge.** F. M. Egerland, Nürnberg, Kopernikusplatz 13. 31. 5. 21.

Klasse 65f, 8. W. 59 905. **Schiffswendeschraube.** Waggon- und Maschinenbau A.-G. Görlitz, Görlitz. 22. 11. 21.

Klasse 65f, 12. Sch. 58 683. **Einrichtung zum Fortbewegen von Schwimmkörpern in elektrisch leitender Flüssigkeit;** Zus. z. Anm. Sch. 58 672. Edmund Schröder, Berlin, Maybach-Ufer 48/51. 24. 6. 20.

Klasse 84d, 2. G. 53 914. **Zweischienenfahrgestell für Bagger, Krane u. dgl.** Friedrich Goering, Aken a. d. Elbe. 21. 5. 21.

Klasse 65a, 4. A. 30 062. **Wärmeschutzeinrichtung für Turbinen von Tauchbooten.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 5. 1. 18.

Klasse 65a, 78. K. 79 746. **Leckbozen.** Otto Kühne, Duisburg, Kasslerfelder Str. 27. 4. 11. 21.

Klasse 65a, 4. K. 63 439. **Unterseeboot für große Tauchtiefen.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 12. 12. 16.

Klasse 65f, 26. A. 35 894. **Luftpumpenanlage für Schiffsmaschinen.** Atlas-Werke Akt.-Ges., Bremen. 16. 7. 21.

Klasse 65a, 53. S. 55 447. **Schlepper für eine Wassereisenbahn nach Patent 317 482; Zus. z. Pat. 317 482.** Siemens-Schuckertwerke, G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 21. 1. 21.

Klasse 65a, 54. T. 25 480. **Schlepphaken, der sich bei zu starker Neigung des Schleppers selbsttätig öffnet.** Paul Tönnißen u. Otto Dreseler, Rüstringen. 20. 6. 21.

Klasse 65a, 60. S. 57 018. **Vorrichtung zum Anzeigen von Leckwassereintritt in Schiffen, Räumen oder dergl.** Otto Siebert, Magdeburg, Masserstr. 4/5. 18. 7. 21.

Klasse 65a, 67. P. 43 263. **Rettungsring.** George Herbert Pallady, Redendo Beach, V. St. A.; Vertr.: Dr.-Ing. Richard Geißler, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 1. 12. 21. Amerika 2. 12. 20.

Klasse 65a, 54. G. 55 501. **Schlepphaken mit Auslösevorrichtung.** Max Gladow, Wandsbek. 20. 12. 21.

Klasse 65a, 46. N. 20 187. **Schiffssteuerbock mit geschlossenen Lagern.** Norddeutsche Modell- und Möbelwerkstätten Wilhelm Heinrich, Bremen. 23. 7. 21.

Klasse 65b, 3. R. 51 295. **Vorrichtung zum Heben gesunkener Schiffe.** Jesse Wilford Reno, New York; Vertr.: Hans Heimann, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 12. 10. 20.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 38. 351 062. **Klappdavit.** Deutsche Weltgesellschaft m. b. H., Hamburg. 31. 3. 21. A. 35 184. Großbritannien 27. 7. 14.

Klasse 65a, 61. 350 791. **Vorrichtung zum Messen der Spiegelhöhe einer Flüssigkeit, insbesondere auf Schiffen.** Anson Angus Merrick, Philadelphia; Vertr.: Dr. S. Hamburger, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 8. 8. 20. M. 70 315. V. St. Amerika 25. 8. 19.

Klasse 65a, 73. 350 853. **Tauchpanzer mit den äußeren Wasserdruck aufnehmenden Wänden.** Walter Carlitscheck u. Otto Zander, Hagenow i. Mecklbg. 23. 4. 19. C. 28 608.

Klasse 65d, 3. 350 900. **Vorrichtung zur Betätigung eines Kontaktes mittels Selenzelle durch die sichtbare Erscheinung eines Gegenstandes in einem Raume von unsteter Belichtung.** Emil Bock, Hamburg, Hasselbrookstr. 111. 29. 7. 17. B. 84 267.

Klasse 84b, 1. 350 967. **Senkrechtes Schiffshebewerk.** Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen, Rhld. 15. 4. 19. G. 48 132.

Klasse 84b, 1. 350 968. **Tauchschleuse.** Grün & Bilfinger, Akt.-Ges., Mannheim. 26. 10. 19. G. 49 431.

Klasse 84d, 2. 351 074. **Ein mit Anschlag in der Grabstellung gegen den Löffelstiel sich abstützender Baggerlöffel.** Friedrich von Marées, Viersenburg a. H. 1. 2. 20. M. 68 164.

Klasse 65a, 6. 352 638. **Schiff zum Transport von Massengütern, insbesondere von Getreide.** Traugott Hoffmann, Frohnau, Mark. 28. 4. 18. H. 74 250.

Klasse 65a, 42. 352 500. **Einrichtung zur selbsttätigen Steuerung von Schiffen oder anderen Fahrzeugen durch einen Kreiselapparat.** Anschütz & Co., Neumühlen b. Kiel. 26. 7. 16. A. 28 351.

Klasse 65b, 1. 352 639. **Aufschleppwagen für Schiffe.** J. Frerichs & Co., A. G., Einswarden i. O. 1. 9. 21. F. 50 087.

Klasse 65f, 3. 352 640. **Rudersteven für Schraubenschiffe.** Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstr. 105. 4. 3. 20. W. 54 691.

Klasse 65f, 3. 352 641. **Gegenpropelleranordnung bei Ein- und Mehrschraubenschiffen.** Dr. Rudolf Wagner, Bismarckstraße 105, und Walther Kucharski, Gryphiusstr. 9, Hamburg. 21. 5. 20. W. 55 282.

Klasse 65f, 28. 352 489. **Stellzeug für Schiffspropeller.** Helix Propellergesellschaft m. b. H., Berlin. 9. 2. 21. H. 84 172.

Klasse 84a, 3. 352 339. **Schützenwehr mit gemeinsamen Windwerk.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg. 28. 1. 19. M. 64 767.

Klasse 65a, 9. 351 194. **Mittel zum Entwässern der Schwimmer von Gleitbooten.** Société des Bateaux glissen de Lambert, Nanterre; Vertr.: A. Elliot, Pat.-Anw., Berlin SW. 48. 30. 1. 21. S. 55 472. Frankreich 29. 4. 14.

Klasse 65a, 31. 351 195. **Kabinensofa mit als oberes Bett benutzbarer Rückenlehne.** Heinrich Stürmann, Bremen, Leher Heerstr. 18. 9. 4. 21. St. 34 385.

Klasse 65a, 53. 354 123. **Anpreßvorrichtung für Reibradwerke von Schiffsschleppern.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 20. 2. 21. S. 56 428.

Klasse 65a, 64. 354 124. **Umkehrbares Boot.** Thomas Herbert Gaskin, Woodford, England; Vertr.: F. Schwenterley, Pat.-Anw., Berlin SW. 11. 11. 5. 17. G. 45 176. England 10. 5. 16.

C. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65 c. 806 218. **Faltbootspante.** Hans Hart, Türkenstr. 45, u. Franz Poiger, Echardinger Str. 7, München. 13. 1. 22. H. 91 713.

Klasse 65 c. 806 368. **Verbindung der Sitzlukenseitenhölzer mit den Deckhölzern an Faltbooten.** Dipl.-Ing. Paul Wieghardt, Köln-Kalk, Hohenzollernstr. 56. 9. 1. 22. W. 61 086.

Klasse 65 c. 806 790. **Bootsantrieb.** Karl Grüninger, Reutlingen. 23. 1. 22. G. 51 062.

Klasse 84 d. 806 498. **Endausrückung für Löffelbagger, Krane u. dgl.** Orenstein & Koppel A.-G., Berlin. 19. 5. 21. O. 12 017.

Klasse 65 c. 808 618. **Boot mit Pedalantrieb.** August Jansen, Flensburg, Norder Str. 101/103. 16. 2. 22. J. 21 690.

Klasse 65 c. 809 072. **Boot mit durch Fußkurbel betätigter Schraube.** Max Holling, Pulsnitz i. S. 8. 11. 21. H. 90 899.

Klasse 65 a. 811 814. **Steuervorrichtung für Außenbordmotoren.** Hanson & Co. Komm.-Ges., Lübeck. 15. 3. 22. H. 92 431.

Klasse 65 b. 812 927. **Zwischen Bootssteg und Scheuerpfahl angeordnete Laufplanke zum seitlichen Besteigen sowie zur Trockenlagerung kleiner Boote.** Richard Schelies, Hamburg, Gr. Theaterstr. 42. 15. 3. 22. Sch. 73 965.

Klasse 65 c. 811 859. **Faltboot.** Hans Hart, München, Türkenstr. 45. 14. 3. 22. H. 92 445.

Klasse 65 c. 812 136. **Wasserfahrzeug.** Alfens Buchholz, Cassel, Hohenzollernstr. 91. 23. 9. 21. B. 95 604.

Klasse 65 c. 812 149. **Verbindung der Spitzlukenseitenhölzer mit dem Deckbezug an Faltbooten.** Dipl.-Ing. Paul Wieghardt, Köln-Kalk, Hohenzollernstr. 56. 13. 2. 22. W. 61 341.

Klasse 65 f. 811 831. **Schiffsschraube.** Emil Sommer, Königshütte, O.-S., Heiduckerstr. 27. 17. 10. 21. S. 48 520.

Klasse 65 f. 812 376. **Kraftanlage für Schiffe.** Wladislaus Smolka, Chwallowitz, Kr. Rybnik, O.-S. 14. 3. 22. S. 49 608.

Klasse 84 d. 812 169. **Schaufelbagger mit langsam sich öffnender Klappe.** Carlshütte Akt.-Ges. für Eisengießerei und Maschinenbau, Altwasser. 17. 3. 22. C. 15 499.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65 c. 698 180. **Gleitboot.** Friedrich Sasse, Cöpenick, Marienstraße. 30. 1. 19. S. 41 299. 28. 1. 22.

Klasse 65 c. 740 904. **Hydromobil.** Ewald May, Berlin-Pankow, Breite Str. 40. 13. 2. 19. M. 60 798. 1. 2. 22.

Klasse 84 d. 758 924. **Fangvorrichtung für Eimerketten usw.** Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck. 26. 2. 19. L. 45 547. 25. 2. 22.

Klasse 65 a. 708 666. **Halter zur Befestigung von Belag an Schiffen usw.** Heinrich Ludwig Diedrich Krohn, Neu Rahlstadt b. Hamburg. 25. 4. 19. K. 75 163. 1. 4. 22.

Klasse 65 c. 813 021. **Vorrichtung zum Fußantrieb für Schrauben usw.** Maximo-Ges. m. b. H., Friedrichshagen b. Berlin. 20. 3. 19. M. 61 134. 18. 3. 22.

Bücherbesprechung

Führer durch die Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung Essen 1922. Herausgegeben im Auftrage der Ausstellungsleitung von Dipl.-Ing. Reisner, Essen. Druck von Boeckling & Müller, Essen, Markt 12/13.

Der Führer durch die Wasserbau- und Binnenschiffahrtsausstellung Essen zeichnet sich von derartigen anderen Führern dadurch aus, daß er nicht allein den Besuchern eine wohlgeordnete Übersicht über die Aussteller und die Ausstellungsobjekte gibt, sondern auch wertvolle Aufsätze hervorragender Fachleute enthält über aktuelle Fragen des Wasserbaues und der Binnenschiffahrt. An einen von Oberbürgermeister Dr. Luther verfaßten Willkommensgruß der Stadt Essen und einen dem Gedächtnis des verstorbenen Ministerial- und Oberbaudirektors a. D. Dr.-Ing. e. h. Sympher gewidmeten Aufsatz von Geh. Oberbaurat Brandt schließen sich folgende technisch und wirtschaftlich bedeutsame Aufsätze an:

Die nordwestdeutschen Kanäle. Von Prof. O. Franzius, Hannover.

Die süddeutschen Wasserstraßen. Von Oberbaurat Feuchtinger, Ulm a. D.

Die Ziele der deutschen Wasserwirtschaft. Von Reg.- und Baurat Heiser, Berlin.

Die Aufgaben und technischen Grundlagen des neuzeitlichen Flußschiffbaues. Von Dr.-Ing. Ewald Sachsenberg, Prof. an der Technischen Hochschule Dresden.

Die rheinisch-westfälische Montanindustrie in ihren Beziehungen zur Binnenschiffahrt. Von Handelskammersyndikus Dr. Ramin, Essen.

Über die Berechtigung der Ausführung neuer Schiffahrtskanäle. Von Dr.-Ing. Werner Teubert, Potsdam.

Über den Bau von Hafenanlagen an Flüssen und Kanälen. Von Zivilingenieur Hans Meiners, Essen-Bredeney.

Eisenbahnanlagen für Häfen. Von Dr.-Ing. Blum, ordentl. Prof. an der Technischen Hochschule Hannover.

Wassersiedlungen und Wasserstraßen mit besonderer Berücksichtigung der zukünftigen Wasserstraßenpläne. Von Dipl.-Ing. Herm. Ehlgötz, Beigeordneter der Stadt Essen.

Die Hilfsmittel zur Bewältigung des Güterumschlags in Fluß- und Kanalhäfen. Von Oberingenieur Heym, Duisburg.

Dann folgt ein Verzeichnis der einzelnen Ausschüsse und eine von Dipl.-Ing. Reisner verfaßte Betrachtung der Ausstellung. Das alphabetische Verzeichnis der Aussteller gestattet ein schnelles Auffinden der einzelnen Stände. In dem folgenden, nach Ständen geordneten Verzeichnis der Aussteller findet der Besucher eine ausgezeichnete Übersicht über alle wichtigen Ausstellungsgegenstände. Eine besondere Beachtung verdienen ferner die Referatanzeigen, in denen über Kanalfragen, Binnenschiffahrtshäfen, einschlägige Industriezweige usw. berichtet wird.

So stellt das Werk nicht allein für jeden Besucher einen unentbehrlichen Führer dar, sondern es verdient auch, durch seinen wertvollen Inhalt weiteste Verbreitung in allen Kreisen, die für den Wasserbau und die Binnenschiffahrt Interesse haben. Gerade diejenigen, denen es nicht möglich war, die Ausstellung selbst zu besuchen, sollten sich durch den Führer einen Überblick über die bedeutsame Ausstellung und die mit ihr zusammenhängenden aktuellen Fragen verschaffen.

Kürzlich gelangte im Verlage von C. Heinrich in Dresden N 6 der 10. Jahrgang des **„Schiffahrtskalenders für das Elbegebiet und die Märkischen Wasserstraßen 1922"**, herausgegeben von Dr. H. Grobleben, jur. Beirat der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G. Dresden unter Beihilfe von Behörden, Gesellschaften, Vereinen und Handelskammern zur Ausgabe. Der Preis beträgt gebunden 25 Mark und Sort.-Teuer.-Zuschlag.

Auch der neue Jahrgang bringt wiederum zahlreiche Beiträge, von denen nur nachstehende angeführt seien: Neue Post- und Telegraphengebühren, Neue Wechselgebühren in der Tschechoslowakei, Die neuen Ufer- und Hafenordnungen, Tarife. Fortsetzung der Sammlung der „Handels- und Schiffahrtsgebräuche", Fortsetzung der Chronik, Verordnungen, Bekanntmachungen, allgemein Wissenswertes schließen sich in auffallender Reichhaltigkeit an. Ferner sei darauf hingewiesen, daß von neuen Beiträgen die nachstehend angeführten bemerkenswert sind: 1. Die Elbeschiffahrt und die Durchführung des Friedensvertrages. Hier wird zum ersten Male eine lückenlose Darstellung des Entwicklungsganges der Schiffsabgabe an die Tschechoslowakei auf Grund von zum Teil noch nicht veröffentlichtem Material geboten. 2. Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich. — Im übrigen sei bemerkt, daß trotz der noch immer bestehenden Papierknappheit bei der diesjährigen Ausgabe des Kalenders von den Kürzungen der vorjährigen Ausgabe Abstand genommen ist, so daß der Kalender wieder seinen alten Inhaltsbestand aufweist. Das Handbuch, welches in praktischem Taschenformat gehalten ist, sei daher abermals den beteiligten Kreisen bestens empfohlen.

Nordwestdeutscher Kanalkalender 1922 herausgegeben vom Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen. Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg. Preis geb. 45 Mark.

Die 7. Auflage dieses Kalenders wird durch eine Reihe von Aufsätzen über die neuen Kanäle von Syndikus Dr. Walter Schmitz eingeleitet, die die Vorgeschichte der neuen Kanäle, den Inhalt des Gesetzes betr. Herstellung und Ausbau von Wasserstraßen vom 1. April 1905, die Bauausführungen und technischen Angaben sowie die Verkehrsentwicklung auf den nordwestdeutschen Kanälen behandeln. Der Hauptteil enthält Gesetze und behördliche Verordnungen, allgemeiner und besonderer Art, Tarife und Ausführungsbestimmungen, Organisationsvorschriften öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Art. In einem weiteren Abschnitt werden örtliche Verhältnisse behandelt, und zwar bringt er u. a. ein Verzeichnis der Orte, Häfen und Ladestellen mit den zugehörigen Wasserbau- und allgemeinen Verwaltungsbehörden und Amtsgerichten, ferner eine Uebersicht über die kleineren Schiffahrtskanäle im Gebiete der nordwestdeutschen Wasserstraßen, desgleichen ein Verzeichnis der Brücken, Schleusen, Fähren und Fahrwassertiefen, nähere Angaben für die Einrichtungen der Hafen- und Werftanlagen an der Weser, am Rhein und Main und an den Kanälen. Weiter sind in einem besonderen Abschnitt die Schiffahrtsunternehmungen und Hafenumschlagsbetriebe am Rhein und seinen Nebenflüssen, an der Deutschen Donau und den westdeutschen Häfen sowie an der Weser enthalten. Eine Zusammenstellung (des) der Schiffswerften und Kohlenhandelsgesellschaften (Syndikate) im Gebiete der westdeutschen Wasserstraßen schließt den gut ausgestatteten Kalender ab.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 10
15. Mai

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Preis 60 M.
...rgang von
...ten
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 3 Mark
Sonder-Hefte 6 Mark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm.

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Anzeigen
kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 4,00

Beilagen
nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition**, Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Schiffahrt und Wasserkraft S. 151. — Die Hafen- und Industriepläne der Stadt Köln. S. 153. — Betrachtungen über die Wasserbau- und Binnenschiffahrtsausstellung in Essen. S. 155. — Die Frage der Entschädigung von Eigentümern enteigneter oder entzogener Binnenfahrzeuge. S. 156. — Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete. S. 157. — Kleine Mitteilungen. S. 159. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 164. — Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie. S. 165. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 166. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 166. — Patentbericht.

Schiffahrt und Wasserkraft.

Vortrag von Geh. Baurat Professor Dr. Ing. e. h. de Thierry, gehalten am 4 April 1922 auf dem Binnenschiffahrtskongreß Essen-Duisburg.

Die gleichzeitige Ausnutzung des Wassers zur Kraftgewinnung und für Zwecke der Schiffahrt spielt schon im Mittelalter eine bedeutende Rolle. Damals standen sich beide Ausnutzungsarten feindlich gegenüber. Der Schiffer erblickte in dem Stauberechtigten einen Feind, der ihn zu Zeitverlusten nötigte und ihm nur widerwillig den Durchgang durch die Wehrlücken — die Kammerschleuse kannte man damals noch nicht — gewährte. Der Stauberechtigte — Müller — war dem Schiffer feindlich gesinnt, weil dieser bei der Benutzung des Schiffsdurchlasses oder der Flutrinne ihm Betriebsstörungen verursachte durch Wasserentziehung. In diesen Gegensätzen, die in der Kindheit der Binnenschiffahrt, als die Fahrzeuge eine Tragfähigkeit von 10 bis höchstens 50 Tonnen besaßen, zu Tage traten und zweifellos die Entwicklung der Binnenschiffahrt gehemmt haben, sind genau dieselben Probleme enthalten, mit deren Lösung heute Ingenieure fast aller schiffahrttreibenden Länder sich beschäftigen müssen. In Deutschland haben wir ganz besondere Ursache, dieser Frage unsere volle Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Kohle, der einzige Rohstoff, über den wir in reichlichen Mengen verfügen und aus dem die wertvollsten Erzeugnisse unserer chemischen Industrie gewonnen werden, ist namentlich nach dem Verlust Oberschlesiens zu kostbar, um verfeuert zu werden, wenn Ersatz dafür gefunden werden kann. Diesen Ersatz bietet die Elektrizität, die aus der Wasserkraft gewonnen, auf weite Entfernungen übertragen werden kann. Mit dem Ersatz der in der Kohle enthaltenen potentiellen Energie durch Wasser ist aber die Aufgabe des Ingenieurs nicht erschöpft. Die Aufhebung der Sondertarife nach den Seehäfen beim Bahntransport drängt uns dazu, den Ausbau unserer Wasserstraßen energisch zu betreiben. Andererseits versetzt uns die Finanznot des Landes in die zwingende Notwendigkeit, wo es irgend angängig ist, für die Wirtschaftlichkeit der Schiffahrtsstraße durch Verbindung mit der Gewinnung von Wasserkraft eine sichere Grundlage zu schaffen. In allen Fällen wird dieses Ziel nicht zu erreichen sein. Jedoch halte ich es für durchaus möglich, daß bei manchen Kanälen, deren Bau in Aussicht steht, durch Verwendung von Schleusen, die womöglich kein Wasser verbrauchen, eine gewisse Verzinsung durch Ausnutzung des sonst für Schleusungszwecke erforderlichen Wassers zur Kraftgewinnung zu erreichen sein wird.

Tatsächlich hat aber die Verbindung zwischen Schiffahrt und Kraftgewinnung in neuester Zeit die Inangriffnahme von zwei gewaltigen Projekten ermöglicht, die ohne diese eheliche Gemeinschaft zwischen Kraftgewinn und Schiffahrt in unserer furchtbaren Finanznot nicht aus dem Rahmen schöner Projekte getreten wären. Erst der Nachweis, daß die Kraftgewinnung die Wirtschaftlichkeit der auch der Schiffahrt dienenden Wasserstraßen gewährleistet, hat die Bildung der Neckar-Aktiengesellschaft und der Main-Donau-Aktien-Gesellschaft ermöglicht. Ähnliche Verhältnisse finden wir auch auf dem Rhein zwischen Bodensee und Basel. Dagegen stehen der Verbindung von Schiffahrt und Kraftgewinnung auf der Rheinstrecke von Basel bis Straßburg ernstliche Schwierigkeiten im Wege. In einem Aufsatz, der am 25. Januar d. J. in der Neuen Züricher Zeitung erschienen ist, behandelt der Verfasser eine Reihe von Fragen, die mit diesem Problem eng zusammenhängen. In dem Artikel „Auswärtige Wasserwirtschaftspolitik“ wird die Frage der Genfer-See-Regulierung und der Rhone-Schiffahrt und der Verbindung des Lago Maggiore mit der Adria erörtert. Von größtem Interesse für uns ist die Frage der Bodenseeregulierung und der Rheinschiffahrt, die mit der Gewinnung von Wasserkräften auf das engste verknüpft ist. Die Lösung der Frage der Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und Straßburg ist der auf Grund des Versailler Vertrages eingesetzten Internationalen Rheinkommission übertragen. Schon vor Ausbruch des Krieges bestand die Absicht, den Rhein von der deutschen Grenze bei Basel bis nach Straßburg für die Schiffahrt und für die Kraftausnutzung auszubauen. Seitens der Schweiz wird in manchen Kreisen, die allem Anschein nach auch einen großen politischen Einfluß ausüben, der Kanalisierung die Regulierung des Stromes vorgezogen. Neben diesen beiden Möglichkeiten trat nach Ausbruch des Friedens das von Frankreich geförderte Projekt eines Seitenkanals, der gleichzeitig der Schiffahrt und der Kraftgewinnung dienen sollte, zutage. Neben den Hilfsmitteln der Regulierung und der Kanalisierung, die je nach den besonderen vorliegenden Verhältnissen zur Förderung der Schiffahrt dienen können, möchte ich diesen Rhein-Seiten-Kanal als ein Mittel zur Strangulierung der Schiffahrt bezeichnen. Ich will von einer Kritik dieses Projektes absehen, stimme aber dem Verfasser des Artikels der Neuen Züricher Zeitung darin bei, daß eine Rentabilität des Rhein-Seiten-Kanals kaum in sicherer Aussicht steht. Nach meinen Erfahrungen kommt niemals etwas Vernünftiges zustande, wenn in technisch-wirtschaftlichen Dingen politische Erwägungen ausschlaggebend sind. Man kann wohl einen Strom nur für die Schiffahrt oder nur für die Kraftausnutzung ausbauen, oder beide Interessen vereinigen. Daß man aber mit vollem Bewußtsein die Gefahr laufen will, einen Strom, wie den Rhein, zur Befriedigung

politischer Aspirationen, für die Schiffahrt unbrauchbar zu machen, um auf die Ausnutzung der Wasserkraft zu verzichten, dürfte wohl noch nie vorgekommen sein.

Wesentlich einfacher sind die Verhältnisse bei den beiden in Ausführung begriffenen Kraftwasserstraßen Neckar und Main-Donau. Die internationale Politik, die als unheilschwangere Gewitterwolke über dem Oberrhein schwebt, scheidet hier aus, und wir haben es mit rein technischen Problemen zu tun, die zweifellos schwierig, aber gerade wegen der Schwierigkeiten, die es zu meistern gilt, besonders reizvoll sind.

Bei der Anlage eines Kraftkanales ist man bemüht, die Zuführung des Wassers zu den Turbinen und dessen Ableitung so zu gestalten, daß geringste Druckhöhenverluste entstehen und das größtmöglichste Gefälle ausnutzbar bleibt. Die Rücksichtnahme auf die Schiffahrt wird die Linienführung eines gleichzeitig der Schiffahrt und der Kraftausnutzung dienenden Kanals insofern beeinflussen, als der Schiffahrtskanal Krümmungen mit großen Radien erfordert. Hierdurch werden der Kraftausnutzung gewisse Opfer auferlegt, weil der Weg zum Kraftwerk verlängert wird und Gefällsverluste sich hierbei nicht vermeiden lassen. Da wäre wohl zu überlegen, ob die Interessen der Schiffahrt nicht vollkommen gewahrt würden, wenn man, bei entsprechender Querschnittserweiterung, kleinere Radien zuließe. Für die Kraftgewinnung wäre dies zweifellos von Vorteil.

Eine weitere Frage, die bei gleichzeitiger Benutzung eines Kraftkanals zu Schiffahrtszwecken zu lösen ist, betrifft die Konstruktion der Schiffahrtsschleusen. Versuche, die Baudirektor Maier in Stuttgart am Wasserkraftwerk Poppenweiler angestellt hat, und deren Ergebnisse in den Vereinsmitteilungen des Südwestdeutschen Kanalvereins veröffentlicht worden sind, haben einen wertvollen Aufschluß über manche Vorgänge gebracht. Aus diesen Versuchen ging hervor, daß, wenigstens bei der Neckarkanalisierung, der Verbrauch an Schleusungswasser, selbst bei Verwendung von gewöhnlichen Kammerschleusen, die Kraftleistung wohl beeinträchtigen wird, aber doch nicht in dem Maße, wie von vielen Seiten gefürchtet wurde. Immerhin wird sich nicht in Abrede stellen lassen, daß durch den Wasserverbrauch bei den Schleusungen den Kraftwerken Wasser entzogen wird. Ist auch der Kraftausfall am einzelnen Werk an sich unbedeutend, so müssen der Wasserbedarf für Schleusungen und die Wasserverluste, die bei gewöhnlichen Schleusen unvermeidbar sind, sich namentlich in Zeiten sehr niedriger Wasserstände doch bemerkbar machen.

Die Erfahrungen der Jahre mit außergewöhnlichen Wasserklemmen haben gezeigt, daß die Schiffahrt auf den künstlichen Kanälen immer noch aufrecht erhalten werden konnte, während die Schiffahrt auf den Flüssen entweder ganz eingestellt werden mußte oder mindestens nur mühsam aufrecht erhalten werden konnte. In diesem Falle waren erhöhte Frachtkosten die unausbleibliche Folge. Der Wasserbedarf eines der Schiffahrt und der Kraftausnutzung dienenden Kanals ist in viel höherem Maße von der Leistungsfähigkeit der Zubringer abhängig, als eines ausschließlich der Schiffahrt dienenden Kanals. Bei Verwendung von wasserverbrauchenden Schleusen steht zu befürchten, daß bei außergewöhnlichen Niedrig-Wasserständen der alte Streit zwischen Schiffahrt und Kraftwerk aufs neue entbrennen wird. Ich bin der Ansicht, daß die Erfahrungen der Jahre 1904, 1911, 1920 und 1921, in welchen auf fast allen deutschen Flüssen noch nie dagewesene Niedrig-Wasserstände eintraten, zur Vorsicht mahnen sollten. Wiederholen sich aber solche langandauernden Niedrig-Wasserstände, und manches spricht dafür, daß diese niedrigen Wasserstände keine vereinzelte Erscheinung bleiben werden, so wird die Frage auftauchen, ob bei Wasserknappheit die Schiffahrt nicht ganz stillgelegt werden soll, um den Kraftwerken möglichst lange weitgehendste Aufrechterhaltung des Betriebes zu ermöglichen. Daß die Schiffahrt der leidende Teil sein wird, steht schon deshalb zu erwarten, weil der Kreis der Interessenten an Licht und Kraft viel größer ist, als der Kreis der Schiffahrtsinteressenten. Es ist freilich zuzugeben, daß durch den Zusammenschluß vieler und umfangreicher Kraftgebiete, wodurch ein Ausgleich der Überschuß- und notleidenden Kraftbezirke ermöglicht wird, diese Gefahr vermindert wird. Man darf aber nicht hierbei vergessen, daß die Trockenperioden, unter denen wir in den beiden letzten Jahren zu leiden hatten, sich nicht auf einzelne Stromgebiete beschränkten, sondern weitverbreitete waren. Deshalb muß seitens der Schiffahrt gefordert werden, daß auf Kanälen und kanalisierten Flüssen, die der Schiffahrt und der Kraftausnutzung dienen, nur Schleusen Verwendung finden, die womöglich gar kein Wasser verbrauchen. Es liegen eine ganze Anzahl Vorschläge zu derartigen Schleusenbauwerken vor. Wenn nun der Einwand erhoben wird, derartige Schleusen seien zu kostspielig, so beruht in den meisten Fällen dieses Urteil auf einem Vergleich der Bau- und Betriebskosten, der kein ausreichendes Bild der tatsächlichen Verhältnisse liefert. Die Schleuse ohne Wasserverbrauch wird in der Anlage meist teurer, als die einfache Schleuse oder die Schleuse mit Sparbecken sein. Man begnügt sich meistens, diesen Mehrkosten den kapitalisierten Betrag der durch die Wasserersparnis zu erzielenden Mehrleistung des Kraftwerkes gegenüberzustellen. Daß diese Gegenüberstellung aber die Frage nicht erschöpft, haben die Versuche am Wasserkraftwerk Poppenweiler ergeben. Mit anerkennenswerter Gründlichkeit haben die Herren Baudirektor Maier und Dr. Späth die Wellenbewegungen untersucht, welche durch eine Wasserentnahme entstehen, die der Füllung einer Schleuse von 90 m Länge und 16 m Breite bei 6 m Gefälle in 6 Minuten entspricht. Sie haben festgestellt, daß hierbei eine Absenkung an der Entnahmestelle entsteht, die 20 cm beträgt, sich aber mit der Geschwindigkeit, die der Fortschrittsgeschwindigkeit einer Flutwelle von 20 cm Höhe entspricht, nach oben fortpflanzt. Diese Welle war bis auf eine Länge von 3300 m oberhalb der angenommenen Schleuse bemerkbar. Wenn man nun lediglich die Bau- und Betriebskosten einer gewöhnlichen Schleuse mit derjenigen einer Schleuse ohne Wasserverbrauch vergleicht, so vergißt man hierbei, daß, um die Schiffe vor Grundberührungen, durch diese Wellenbewegungen und die hiermit verbundene Absenkung des Wasserspiegels, zu schützen, im Interesse der Schiffahrt bei gewöhnlichen Schleusen es unbedingt notwendig ist, die Sohle im Ober- und Unterkanal der Schleuse tiefer zu legen, als es der Fall wäre, wenn man Schleusen ohne Wasserverbrauch verwendet. In der amtlichen Denkschrift für die Neckarkanalisierung ist für den Schiffahrtskanal eine Tiefe von 2,5 m unter dem hydrostatischen Wasserspiegel angegeben. Der Tiefgang des 1200 t-Kahns ist in derselben Denkschrift zu 2,30 m angenommen. Ich halte diesen Zwischenraum zwischen Schiffboden und Sohle überhaupt für zu gering, namentlich mit Rücksicht auf die bei Schiffskreuzungen eintretenden Senkungen des Wasserspiegels. Bei Verwendung gewöhnlicher Schleusen wird es aber unbedingt notwendig sein, die Kanalsohle erheblich tiefer zu legen, sonst wird man sich genötigt sehen, den zulässigen Tiefgang der Schiffe sehr wesentlich einzuschränken, um sie vor Grundberührungen zu schützen. Die Kosten für diese Tieferlegung der Kanalsohle müssen daher, bei dem Vergleich zwischen gewöhnlicher Schleuse und Schleuse ohne Wasserverbrauch, auch berücksichtigt werden.

Wie groß die Geschwindigkeit des Wassers in einem Kraftkanal ist, ist von untergeordneter Bedeutung, solange Sohle und Böschungen eines in natürlichen Bodenarten ausgehobenen Kanals durch die Strömung nicht angegriffen werden. Wegen der Gefällverluste, die durch die Rauhigkeit der Wandungen eines Kraftkanals verursacht werden, wird man in sehr vielen Fällen Sohle und Böschungen mit Beton bekleiden. Man wird hierbei finden, daß die Kosten sich wohl rechtfertigen lassen, weil man für eine bestimmte Wassermenge mit geringeren Abmessungen des Kanals auskommt. Soll der Kanal jedoch auch der Schiffahrt dienen, so entsteht die Frage, ob die Geschwindigkeit im Kraftkanal den Schiffahrtsbetrieb noch gestattet. Der Vergleich zwischen einem gleichzeitig der Schiffahrt und der Kraftgewinnung dienenden Kanal mit offenen Strömen führt zu irrtümlichen Schlußfolgerungen. Im Strom werden andere Verhältnisse hinsichtlich der Breite und Tiefe des Stromes und zwischen eingetauchtem Schiffsquerschnitt und Durchflußprofil obwalten als im Kanal. Über die Forderung, daß in stromlosen Kanälen es genüge, wenn der Kanalquerschnitt dreimal so groß sei als der eingetauchte Schiffsquerschnitt, ist man längst hinausgegangen. Man hat erkannt, daß mit Rücksicht auf Schiffskreuzungen und auf Herabsetzung der Schleppkosten es notwendig sei, den Kanalquerschnitt vier- bis fünfmal größer als den eingetauchten Schiffsquerschnitt zu machen. Die Versuche, die Engels in Uebigau angestellt hat, haben ergeben, daß durch Einschränkung der Wasserspiegelbreite der Schiffswiderstand vermindert wird. Man darf jedoch hierin nicht zu weit gehen, und man darf den erforderlichen Querschnitt nicht durch eine übermäßige Tiefe und auf Kosten der für Schiffsbegegnungen notwendigen Breite in der Tiefe der Schiffstauchung schaffen wollen. Hallinger hat in seiner Denkschrift über die Großwasserkräfte an der Main-Donau-Wasserstraße in Bayern ein Verhältnis zwischen Kanalquerschnitt und Schiffsquerschnitt angenommen, der bis zum zwölffachen des Schiffsquerschnittes geht. In dem Aufsatze, den Engels neuerdings in der „Wasserkraft" veröffentlicht hat, weist er nach, daß bei einer Stromgeschwindigkeit von 0,234 m/sk. eine Fahrgeschwindigkeit von 5 km in der Stunde erreichbar ist, wenn das Verhältnis zwischen F (Kanalquerschnitt) und f (eingetauchter Schiffsquerschnitt) 4—5 beträgt. Bei einer Stromgeschwindigkeit von 0,5 m in der Sekunde steigt dieses Verhältnis schon auf 6½ bis 7 und auch dann ist nicht mehr eine Geschwindigkeit von 5 km in der Stunde, sondern von 4,7 km möglich.

Mit Recht weist Engels auf die Schwierigkeiten hin, ein im Kraftkanal fahrendes Fahrzeug aufzuhalten. Das Ankerwerfen ist zweifellos das sicherste Mittel, aber selbst, wenn man die Sohle mit einer 1 m starken Schicht abdeckt, besteht bei den Kanälen, die eine künstliche Dichtung haben müssen, um in Auftragstrecken gegen zu starke Versickerungsverluste gesichert zu sein, die Gefahr einer Beschädigung der Dichtungsschicht. Ob man, mit Rücksicht auf die Strömung, dazu übergehen muß, Schiffskreuzungen zu verbieten und Ausweichstellen für gegen den Strom fahrende Schiffe zu schaffen, ist eine Frage, die wohl zu erwägen wäre. Die Lösung ist zweifellos nicht im Interesse des Schiffahrtsbetriebes, nur das g e g e n den Strom fahrende Schiff würde genötigt sein, in der Ausweichstelle festzumachen.

um dem mit dem Strom fahrenden Schiff den Kanal freizugeben. Im südlichsten Teile des Suezkanales besteht die Vorschrift, daß das gegen den Strom fahrende Schiff in den Ausweichstellen festmachen muß und das mit dem Strom fahrende Schiff ungehindert durchfährt. Es treten dort Geschwindigkeiten von etwa 0,9 m in der Sekunde auf, aber in diesem Teil des Suezkanals wechselt die Strömung, infolge der Ebbe und Flut im roten Meer, alle 6 Stunden die Richtung. Um Schiffskreuzungen zu ermöglichen, ist bei dem Wettbewerb für die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee der Vorschlag gemacht worden, Schiffahrtskanal und Kraftkanal zu trennen. Es soll die Trennung nicht etwa durch eine Mauer erfolgen, sondern neben einem flachen Profil mit rauher Sohle für die Schiffahrt soll ein tiefer, möglichst glatter Kanal für das Kraftwasser angelegt werden. Das Preisgericht hat diesen Vorschlag ungünstig beurteilt, und auch Engels in dem erwähnten Aufsatz in der „Wasserkraft" lehnt den Vorschlag ab. Mein Kollege, der Geh. Reg.-Rat Prof. Grantz und ich sind der Meinung, daß dieser Vorschlag, der manche Vorteile sowohl für die Kraftgewinnung wie auch für die Schiffahrt bieten könnte, nicht ohne eingehende Prüfung von der Hand zu weisen sei. Es erscheint uns voreilig, diesen Vorschlag ohne weiteres abzulehnen. Aus diesem Grunde sind unter der Leitung des Herrn Geh. Rat Prof. Grantz im Wasserbaulaboratorium der Technischen Hochschule in Charlottenburg Versuche in Angriff genommen worden, die noch lange nicht zum Abschluß gebracht sind, aber doch schon so interessante Ergebnisse gezeitigt haben, daß ich Ihnen einiges darüber berichten möchte. Die Versuchsrinne des Laboratoriums gestattet den Einbau eines Kanals von bescheidenen Abmessungen mit Krümmungen und Gegenkrümmungen, so daß die Schiffahrtsrinne bald auf der einbuchtenden, bald auf der ausbuchtenden Seite des Kanals liegt. Die Sohle des Schiffahrtskanals ist mit Kies belegt, um eine größere Rauhigkeit und geringere Geschwindigkeit zu erzeugen. Sohle und Wandungen des Werkkanals dagegen sind in glattem Zementputz hergestellt. Die bisherigen Versuche haben zunächst ergeben, daß die Rauhigkeitswerte, die von Ganguillet und Kutter für Wandungen aus Zement angegeben werden, richtig sind. Diese Feststellung hat insofern eine praktische Bedeutung, als die Bestätigung dieses Erfahrungswertes den entwerfenden Ingenieur berechtigt, bei der Berechnung eines Kanalquerschnittes für eine bestimmte Wassermenge die angegebenen Rauhigkeitswerte zu Grunde zu legen. Die bisherigen Beobachtungen haben aber auch eine volle Bestätigung der von Herrn Geh. Rat Prof. Grantz vertretenen Anschauung gebracht, daß in Querschnitten von verschiedener Tiefe der Abflußvorgang sich derart vollzieht, daß die Wassermenge sich im Verhältnis zur Tiefe verteilt, und zwar so, daß bei nennenswertem Wechsel der Tiefe gleichsam unsichtbare Wände die Streifen von wechselnder Geschwindigkeit trennen. An der Berührungsfläche der aneinander vorbeifließenden Wassermenge tritt Reibung auf, die sich durch Wirbel bemerkbar macht. Und zwar hat es nach den bisherigen Untersuchungen den Anschein, daß diese senkrechte Walzenbildung einen größeren Reibungsbeiwert hervorruft als eine feste Wand. Ob nun diese Wirbel der Verwirklichung des dem Doppelprofil zu Grunde liegenden Gedankens, daß bei Schiffsbegegnungen das talwärtsfahrende Schiff in den Kraftkanal ausweichen kann, nicht hinderlich sein wird, müssen die weiteren Versuche, bei welchen der Schiffswiderstand, die Wasserspiegelabsenkungen bei den Kreuzungen, die Geschwindigkeitszunahmen in dem verengten Querschnitt beobachtet werden, ergeben.

Obwohl alle diese Versuche sich gewissermaßen noch im Anfangsstadium befinden, erwarten wir mit Zuversicht, daß sie zur Lösung mancher, noch ungeklärter Fragen der Hydraulik und zur Förderung der Schiffahrt auf Werkkanälen beitragen werden. Jedenfalls werden sie den Nachweis erbringen, daß die Wissenschaft das beste Mittel bietet, die Gegensätze zwischen Schiffahrt und Ausnutzung der Wasserkräfte auszugleichen.

Die Hafen- und Industriepläne der Stadt Köln.

Von Dr. Fritz Wilhelmi, Köln.

Ein Beschluß, der in seiner Auswirkung für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung und Bedeutung der alten rheinischen Hansestadt Köln im gesamtdeutschen Wirtschaftsleben von außerordentlicher Tragweite sein wird, ist am 16. März 1922 von der Kölner Stadtverordnetenversammlung einstimmig gefaßt worden. Wurde doch in dieser Sitzung den großzügigen Hafen- und Industrieplänen des Stadtoberhauptes, Oberbürgermeister Dr. Adenauer, betreffend den Bau einer Bahn um die nördliche Hälfte des linksrheinischen Köln (Gürtelbahn), die Anlage eines Handelshafens oberhalb und eines Industriegeländes unterhalb des Vorortes Niehl am Rhein die Genehmigung erteilt. Gleichzeitig wurde das Einverständnis zur Ausführung des ersten Bauabschnittes gegeben und die hierfür erforderlichen Mittel in Höhe von 225 Millionen Mark bewilligt. In wirtschaftlich schwerster Zeit, während Deutschland unter dem Druck der unerfüllbaren Forderungen der Ententestaaten zusammenzubrechen droht, das Rheinland noch besonders schwere Lasten durch die fremde Besatzung zu tragen hat, ist hier die Ausführung eines Planes beschlossen worden, dessen Bekanntwerden weit über Köln hinaus Aufsehen erregt und die Beachtung weiter Kreise Deutschlands auf sich gelenkt hat. Neben vielen Freunden und Befürwortern fand er auch viele ernste Gegner. Heftige Kritik ist an dem Projekt geübt, schwere Bedenken sind dagegen erhoben worden. Unbeirrt hat aber die Stadtverwaltung an ihrem Plane festgehalten, daran gefeilt und verbessert, und so ist es ihr gelungen, jetzt nicht nur die einmütige Zustimmung der Kölner Stadtverordneten, sondern auch die der maßgebenden Vertreter des Kölner Wirtschaftslebens zu erlangen. Es wird wohl zweckmäßig sein, bevor auf die Einzelheiten des nunmehr zur Ausführung kommenden ersten Bauabschnitts eingegangen wird, zunächst einmal einen kurzen Überblick über die Entwicklungsgeschichte der Kölner Hafen- und Industriepläne zu geben.

Ein Jahrzehnt ist verflossen, seitdem sich die Kölner Stadtverordneten zum ersten Male mit dem Plan der Erweiterung der städtischen Hafenanlagen und der Erschließung von Industriegelände beschäftigt haben. Im Jahre 1912 war ein umfangreicher Entwurf ausgearbeitet worden, der die Anlage einer Hafen- und Werftanlage bei Niehl behandelte und weiter den Bau einer Gürtelbahn um den nördlichen linksrheinischen Stadtteil zum Zwecke der Erschließung von Industriegelände in Aussicht nahm. Er wurde genehmigt. Seine Ausführung scheiterte indessen — glücklicherweise, so wird man heute sagen müssen — an dem Widerstand der Militärverwaltung. Die mit Rücksicht auf den Festungscharakter der Stadt vorgesehene Zusammenballung der Industrie in einem anschließend an die Gürtelbahn die ganze nördliche Hälfte des linksrheinischen Köln umgebenden Gürtel hätte zur Folge gehabt, daß einmal die bauliche Fortentwicklung stark gehemmt und weiterhin die Wohnstadt bei den vorherrschenden Westwinden gesundheitlich schädlichen Einwirkungen ausgesetzt worden wäre. Der Krieg ließ die Pläne ruhen. Aber bereits im Jahre 1919 wurden sie von der Verwaltung wieder aufgenommen. Inzwischen waren die Rayonbeschränkungen gefallen, der Versailler Friedensvertrag hatte die Schleifung der Festungsanlagen erzwungen. Damit war die Stadt mit einem Male von den bereits seit langer Zeit immer stärker als drückend empfundenen Fesseln befreit und hatte jetzt die Möglichkeit, ihren Ausdehnungsdrang in andere, bessere Bahnen zu leiten. Die alten Hafen- und Industriepläne wurden vollkommen abgeändert und neue auf breiterer Grundlage ausgearbeitet. Der vorher oberhalb Niehl vorgesehene Industrie- und Handelshafen sollte nunmehr als reiner Handelshafen ausgebaut, für die Ansiedlung der Industrie aber unterhalb Niehl ein größeres Gelände am Strom vorbehalten und dort auch eine besondere Industriewerft geschaffen werden. Zur Verbindung der Anlagen untereinander und mit der Staatsbahn, war der Bau einer Gürtelbahn um den nördlichen linksrheinischen Stadtteil geplant.

Als die Stadtverwaltung Mitte 1920 mit diesen neuen Plänen an die Öffentlichkeit trat, erregten sie weit über Köln hinaus größtes Aufsehen. Sehr lebhaft wurde das Für und Wider erörtert. Die Verwaltung und die Freunde des Planes begründeten seine Notwendigkeit folgendermaßen: Köln habe infolge der Festungsbeschränkungen seine ausgezeichnete Lage im internationalen Verkehr bisher nicht ausnutzen können. Dies habe sich durch den Friedensvertrag geändert. Handel, Gewerbe und Industrie hätten nunmehr freie Bahn. Dem müsse die Stadt durch Bereitstellung von Industriegelände mit Wasser- und Bahnanschluß Rechnung tragen. Für den Handel habe sich das wirtschaftliche Schwergewicht zugunsten Kölns nach dem Westen verschoben. Das zeige deutlich die außerordentlich starke Zunahme der Handels- und Bankfirmen. Als weitere Momente, die für einen großen Handelshafen in Köln sprechen, wurden angeführt: Die Internationalisierung des Rheinstromes, der durch die Bestimmungen des Friedensvertrages erzwungene Wegfall der Seehafen-Ausnahmetarife der Eisenbahn, wodurch der Verkehr des industriellen Westens von den deutschen Nordseehäfen auf den Rhein und seine Häfen gelenkt werde; ferner der in Aussicht stehende Bau des Rhein-Maas-Schelde- und des Rhein-Main-Donau-Kanals, die eine weitere starke Steigerung des Verkehrs auf dem Rhein bringen würden. Die Gegner der Pläne bestritten die Notwendigkeit vor allem mit dem Hinweis darauf, daß die bereits vorhandenen Rheinhäfen in der Lage seien, den augenblicklichen Verkehr vollkommen zu bewältigen und, da sie jetzt lange nicht voll ausgenutzt seien, auch einem in der Zukunft etwa wachsenden Verkehr gerecht zu werden. Weiter wurde auf die hohen, über eine halbe Milliarde Mark veranschlagten Kosten hingewiesen, die eine Rentabilität des Hafens von vornherein als ausgeschlossen gelten lassen müßten. Zu den

direkten Anlagekosten würden aber außerdem noch weitere recht erhebliche Aufwendungen für Wohnungsbauten, Schulen, Kanalisation usw. treten, die eine so große Industriemasse, wie sie für das in Aussicht genommene Industriegelände in Betracht kommen werde, zwangsläufig mit sich bringen würde. Bezüglich der Kanäle war man der Ansicht, daß man ruhig zunächst deren Bau abwarten sollte, daß sie jedoch keinesfalls Veranlassung geben dürften, bereits jetzt einen großen Hafen für einen noch zu erwartenden Verkehr zu bauen.

Die führenden Vertreter des Kölner Wirtschaftslebens waren sich indes letzten Endes einig darin, daß an sich das Vorhaben der Stadtverwaltung nur zu begrüßen sei. Verlangt wurde aber, daß eine voreilige und vorzeitige Ausführung unterbleibe und vor allem auch unter Hinzuziehung von Sachverständigen die Vorlage einer gründlichen Prüfung in Bezug auf ihre finanzielle, wirtschaftliche und technische Seite unterzogen werde. In diesem Sinne beschloß im August 1920 auch die Stadtverordnetenversammlung. Sie stimmte dem Entwurf zwar grundsätzlich zu, behielt sich aber die Entscheidung über den Umfang der zunächst in Angriff zu nehmenden Bauarbeiten und den Baubeginn vor und beauftragte die Verwaltung, die Vorlage unter Hinzuziehung von Sachverständigen nochmals einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Dies ist inzwischen geschehen. Die zu Rate gezogenen Sachverständigen haben die Entwürfe für den Handelshafen und das Industriegelände für zweckentsprechend erklärt. Bezüglich der zu schaffenden Bahnanlagen habe sie allerdings wesentliche Abänderungen gewünscht. Die Stadtverwaltung hat diese Wünsche in dem neuen Entwurf berücksichtigt.

Nachdem die Angelegenheit soweit geklärt und es unterdessen auch gelungen war, die Eingemeindung Worringens nach Köln zu erreichen — das Gelände Worringens war für die Schaffung von Arbeitersiedlungen in der Nähe des Industriegeländes, wo später einmal vierzigtausend Arbeiter Beschäftigung finden sollen, ein unbedingtes Erfordernis —, glaubte die Verwaltung die Zeit gekommen, um die Genehmigung zum Beginn der Ausführung des ersten Bauabschnittes einzuholen. Als zwingende Gründe, die Ausführung der Pläne jetzt in Angriff zu nehmen, waren ihrer Ansicht nach anzusehen, daß 1. bereits feste Vereinbarungen mit Interessenten sowohl für den Hafen wie für das Industriegelände vorliegen und 2. sämtliche Nachbarstädte im Rheinstromgebiet Anstrengungen machen, die Umschlagseinrichtungen ihrer Häfen zu erweitern, wodurch die Gefahr entsteht, daß sich die Interessenten von Köln weg- und anderen Häfen zuwenden, wenn Köln nicht baldigst mit dem Bau seiner Hafen- und Industrieanlagen beginnt. In einer Sitzung, zu der die führenden Vertreter von Handel und Industrie Kölns geladen waren, erläuterte die Stadtverwaltung nochmals eingehend die Hafen- und Industriepläne und legte sie die Notwendigkeit des sofortigen Baubeginnes dar. Einmütig wurde nunmehr dem großen Vorhaben zugestimmt, der Verwaltung für die vorzügliche technische Ausarbeitung gedankt und dem Vertrauen Ausdruck verliehen, daß die Ausführung sachgemäß zum Wohle der Stadt erfolgen und damit zur günstigen Weiterentwicklung Kölns und zum Wiederaufbau des deutschen Wirtschaftslebens beitragen werde. Wenige Tage später wurde dann von den Stadtverordneten einstimmig die sofortige Inangriffnahme des ersten Bauabschnitts beschlossen und die hierzu erforderlichen Mittel bewilligt. Wie schon oft in der mehr als zweitausendjährigen Geschichte der Stadt, zeigte sich auch hier wieder der Wagemut der Kölner Bürgerschaft. Gerade in wirtschaftlich schweren Zeiten hat sie niemals verzagend den Kopf hängen lassen und die Hände in den Schoß gelegt. Mutig hat sie sich vielmehr stets dem Ansturm der Ereignisse entgegengestemmt und nach sorgfältiger Prüfung mit weitem Blick, ohne Scheu vor den großen Opfern des Augenblicks, den Grund gelegt für eine gedeihliche Weiterentwicklung der Vaterstadt.

Betrachten wir nunmehr die Einzelheiten der Pläne, soweit sie für die Ausführung im ersten Bauabschnitt in Frage kommen. Zu unterscheiden ist hierbei der Ausbau des Handelshafens, die Herrichtung des Industriegeländes und die Anlage der Gürtelbahn.

1. Handelshafen.

Die Anlage des Handelshafens erfolgt auf dem linksseitigen Stromufer zwischen Riehl und Niehl. Für die Wahl dieses Platzes war maßgebend, daß einmal das Schwergewicht des Kölner Handels im linksrheinischen Stadtteil liegt, zum anderen wegen des zu erwartenden Verkehrs mit Rhein-See-Dampfern hier die Fahrwassertiefe am günstigsten ist und wenigstens in der Bergfahrt das unerwünschte Durchfahren von Brückenbauwerken vermieden wird. Die Entfernung vom Verkehrsmittelpunkt der Stadt wird etwa 4 km betragen. Vorteilhaft für die gewählte Lage ist ferner, daß die Stadt hier bereits im Besitz der erforderlichen Grundstücke ist, die staatlichen Aufsichtsbehörden schon die Genehmigung in Bezug auf die gewählte Lage zum Rheinstrom erteilt haben und schließlich, daß in der Nähe des geplanten Hafens ein enges Netz von Wegeverbindungen und Hauptbahnlinien vorhanden ist. Zunächst soll nun nur ein Teil des Hafenvorbeckens mit 8,27 ha Wasserfläche gebaut werden, bestehend aus der Hafeneinfahrt in einer Breite von 62,50 m, einem Kanal von 600 m Werftlänge, an dessen Ende in einer Ausdehnung von 240 m ein Umschlagwerft mit dazugehöriger Krananlage für Massen- und Stückgut sowie den Umschlagsverkehr für das Industriegelände vorgesehen ist. Weiter soll hier eine Kipperanlage auf eine Werftlänge von 220 m mit den erforderlichen Zu- und Abfuhrgleisen geschaffen und die Kaizunge zur Herrichtung eines Lagerplatzes auf 140 m Länge mit einem steingeböschten Werft ausgestattet werden. Zum Schutze gegen Hochwasser wird vom Hafenmund bis zum Anschluß an die hochwasserfreie Umwallung der Schießstände ein Deich aufgeführt werden. Gleichzeitig ist die Schaffung eines in den endgültigen Plan hineinpassenden Bezirksbahnhofes auf hochgelegenem Damm mit Einführung des Gürtelbahngleises und ferner einer besonderen Hafenstraße auf der Binnenseite des Bahnkörpers beabsichtigt. Kreuzungen der Straßen mit der Bahnanlage finden mittels Straßenunterführungen statt. Die Kosten des ersten Ausbaues des Handelshafens nebst Kipperanlage sind auf 91 222 400 Mark veranschlagt. Nach der Ertragsberechnung wird der Hafen im ersten Jahre einen Zuschuß von 1 216 600 Mark erfordern. Im dritten Jahr wird sich dieser auf 856 800 Mark verringert haben und voraussichtlich vom siebenten Jahre ab ganz wegfallen.

2. Industriegelände.

Das Industriegelände wird sich nördlich Niehl am Rhein entlang in einer Länge von 2 270 m erstrecken und eine Flächengröße von rund 460 ha umfassen. Der Ausbau der Rheinstrecke als Industriewerft ist für später vorgesehen. Das Gelände wird jetzt teils als Ackerland benutzt, teils gehört es zum Exerzierplatz. Für Arbeitersiedlungen werden an seinem Rande rund 90 ha zur Verfügung stehen und außerdem wird hierzu noch das Reststück des Exerzierplatzes in Anspruch genommen werden können. Mit dem „Linke-Hoffmann Werke“ Breslau, Lokomotivfabrik, Zweigniederlassung Köln ist bereits ein Abschluß über die Besiedlung einer 53 ha großen Grundstücksfläche, — ein Teil des Exerzierplatzes, — im entfernter vom Strom gelegenen Teil getätigt worden. Hiervon sollen zunächst 22,5 ha baureif gemacht werden durch Einplanierung, Heranführung von Stromkabel, Gas- und Wasserleitung sowie eines Anschlußgleises der Gürtelbahn und eines Kanals bis zur Grundstücksgrenze. Auf dem Grundstück selbst wird die Firma sämtliche Anlagen auf eigene Kosten auszuführen haben. Unmittelbar am Strom hat sich die Firma „Oelwerke Stern-Sonneborn A.-G.“ Hamburg, Zweigniederlassung Köln ein Gelände von 50 000 qm mit einer Uferlänge von 200 m, die zunächst als Werft ausgebaut werden soll, gesichert. Auch dies Gelände wird wie das vorerwähnte baureif hergerichtet und die notwendigen Straßenverbindungen angelegt werden. Die Kosten für Ausplanierung, Ausbau der Straßen, Zuführung der Gas-, Wasser- und Stromleitungen sowie Anlage der Werftstrecke sind auf 33 677 070 Mark geschätzt. Hierzu tritt für den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn bis zur Militärringstraße 7 382 000 Mark. Eine Belastung der Stadt mit Ausgaben für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals für das Industriegelände wird vorläufig wenigstens nicht eintreten, da hierfür die genannten Firmen aufkommen.

3. Gürtelbahn.

Die Gürtelbahn ist dazu bestimmt, einmal Hafen und Industriegelände in enge Verbindung zu bringen und dann diese wiederum mit den verschiedenen Staatsbahnhöfen. Nach Fertigstellung wird sie vom Bahnhof Bickendorf der Köln-Frechen-Benzelrather Bahn, wo sie Anschluß über den Bahnhof Ehrenfeld an die Staatsbahnstrecke nach Aachen finden soll, über den Güterbahnhof Nippes, an den ebenfalls Anschluß vorgesehen ist, weiter über Merheim an dem Industrie- und Hafengelände vorbei bis nach dem Rheinufer bei Riehl geführt werden. Von hier soll dann ein die Häfen untereinander verbindendes, nur dem inneren Betrieb dienendes, tiefliegendes, die Rheinpromenade nicht störendes Anschlußgleise am Rhein entlang bis zum Rheinauhafen verlegt werden. Die Gesamtlänge der Bahn von Bickendorf bis zum Strom wird 13,9 km betragen. Der Betrieb der Gürtelbahn soll zunächst durch die Direktion der Frechener Bahn geführt werden. Der Bahnhof Bickendorf wird als Gemeinschaftsbahnhof für beide Linien ausgebaut und so eingerichtet, daß direkte Züge von den Braunkohlengruben bei Frechen zum Hafen gefahren werden können. Entgegen den früheren Plänen sollen im Handelshafen und am Industriegelände nur Bezirksbahnhöfe zum örtlichen Ordnen des Verkehrs eingerichtet werden. Diesen wird dann später einmal im Zuge der Gürtelbahn und unabhängig von dem bereits jetzt auszubauenden Ortsgüterbahnhof Merheim ein besonderer Verschiebebahnhof Merheim vorgelagert werden. Seine Aufgabe wird dann darin bestehen, die Abwicklung des Uebergabeverkehrs zwischen Reichsbahn und Gürtelbahn im Anschluß an den Staatsbahnhof Köln-Nippes, die Ordnung der Uebergangswagen einerseits nach den von der Reichsbahn verlangten Richtungen und andererseits nach den im

Handelshafen und Industriegelände zu bauenden Bezirksbahnhöfen und schließlich die Regelung des Austauschverkehrs zwischen Hafen und Industriegelände zu übernehmen. Mit Rücksicht auf die hohen Baukosten eines solchen Verschiebebahnhofs ist sein Ausbau erst vorgesehen, wenn der Verkehr es unbedingt erfordert. Bis dahin soll der Bahnhof Bickendorf den Verkehr mit der Reichsbahn vermitteln und der Ortsgüterbahnhof Merheim den der Hafen- und Industrieanlagen untereinander regeln. Vorläufig wird die Gürtelbahn nur eingleisig ausgebaut und sollen auch die Straßenkreuzungen, die später schienenfrei ausgeführt werden, zur Ersparung von Kosten soweit als möglich in Schienenhöhe erfolgen. Der ganze Ausbau erfolgt indessen bereits jetzt so, daß bei steigendem Verkehr die Erweiterung der Anlagen ohne weiteres möglich ist. Die Kosten für die erste Bauausführung sind auf 88 Millionen Mark geschätzt. Im 3. Jahre wird die Gürtelbahn voraussichtlich einen größten Zuschuß von 1 283 300 Mark erfordern. Dieser verringert sich dann bis auf 36 900 Mark im 9. Betriebsjahr. Da die Tarife der Reichseisenbahn für das Gürtelbahnunternehmen maßgebend sind, wird eine günstigere Rentabilität erwartet, wenn die Reichsbahn erst ihre Tarifsätze den gestiegenen Ausgaben angepaßt hat.

Ein Gesamtüberblick über die durch die vorstehend dargelegte Ausführung des ersten Bauabschnittes erwachsenden Kosten ergibt, daß die Stadt aufzubringen haben wird: Im 1. Jahr 1 643 100 Mark, im 2. Jahr 1 897 300 Mark, im 3. Jahr 2 138 100 Mark. Von da an fallen die Kosten, und betragen im 5. Jahre noch 1 364 700 Mark. Es wird also mit einem Jahreszuschuß von etwa durchschnittlich 1,5 bis 2 Millionen Mark zu rechnen sein. Vergleicht man diese Summe mit den allein für Löhne und Gehälter der städtischen Arbeiter und Beamten aufzubringenden Beträgen, so wird zugegeben werden müssen, daß sich die Belastung im Verhältnis zu einem so großen Unternehmen in durchaus erträglichen Grenzen hält.

Das jetzt im ersten Bauabschnitt zur Ausführung kommende Hafen- und Industrieunternehmen stellt sich als Glied dar in der Reihe der großen Projekte, mit deren Ausführung sich die Stadtverwaltung trägt. Geplant ist weiter noch die Anlage eines großen Grüngürtels im Zuge der früheren Umwallung; die Schaffung eines neuen großen Stadtzentrums am Aachener Tor mit einem den Hauptbahnhof entlastenden Zentralbahnhof. Bereits in der Ausführung begriffen, ist der Bau eines Messegebäudes am Deutzer Bahnhof. Kölns Handel und Industrie haben mit tatkräftiger Unterstützung der Stadt die Schaffung eines Kaufmannshauses in die Wege geleitet, das nach Fertigstellung außer großen Büro- und Versammlungsräumen auch die in letzter Zeit zu außerordentlich hoher Blüte entwickelte Kölner Börse aufnehmen und so zu einem Sammelpunkt für das ganze wirtschaftliche Leben der Stadt werden soll. Man sieht aus alledem, daß sich der alte rheinische Unternehmungsgeist durch die Schwere der Zeit nicht hat unterdrücken lassen. Mit unbeugsamer Energie ist man an die Wiederaufbauarbeit herangegangen. Mögen die großzügigen Pläne von Erfolg gekrönt sein zum Segen der alten Stadt Köln, ihrer Bürgerschaft, ihres Handels und ihrer Industrie, zum Segen aber auch für das jetzt so schwer geknechtete Wirtschaftsleben Rheinlands und darüber hinaus für das ganze deutsche Vaterland. Wenn die von der Besatzung schwer bedrückte Stadt Köln an die Erfüllung ihrer großen Pläne herangeht, im festen Glauben an die Zukunft des deutschen Volkes, so möge damit in allen Kreisen Deutschlands die feste Zuversicht erweckt und gestärkt werden, daß das deutsche Volk sich auch durch die noch vor ihm liegenden schweren Tage und Jahre hindurch arbeiten wird, zu einer besseren, leuchtenden Zukunft.

Betrachtungen über die Wasserbau- und Binnenschiffahrtsausstellung in Essen.

Von Dr. jur et phil. Ismer, Syndicus des Ruhrvereins.

Die Essener Ausstellung zerfällt in eine Haupthalle und drei Nebenhallen, auf dem rechten Flügel ist ein Kino angegliedert, welches zeitgemäße Themen über Fragen der Binnenschiffahrt bringt.

Die Einteilung der Ausstellung ist wie folgt gewählt:

1. Bestehende und geplante Wasserstraßen,
2. Darstellungen von Einrichtungen des Wasserbaus,
3. Verkehrseinrichtungen bei Wasserstraßen,
4. Schiffahrtsbetrieb auf Binnenwasserstraßen.

Die gegenwärtige schwere Zeit legt großen Wert auf den Ausbau der Binnenwasserstraßen, es sind in erster Linie die Erfahrungen beim letzten großen Kriege, welcher gezeigt hat, daß beispielsweise Frankreich und Belgien mit ihren ausgebildeten Wasserstraßensystemen den großen Heeresnachschub, die Massengüter, welche eine längere Transportdauer vertragen konnten, sowie die Verpflegung der Zivilbevölkerung hinter der Front auf den Wasserstraßen beförderten, was eine wichtige Entlastung der Eisenbahn bedeutete. — Ein Schritt weiter in der Ausstellung bringt uns zum Bewußtsein, daß England sein Ziel, die Vernichtung der deutschen Flotte, erreicht hat. Jetzt meldet sich wieder mächtig der alte Schiffahrtsgeist in allen Werften und Reedereien im Wieder-Aufbau der deutschen Handelsflotte, der großen Ueberseedampfer, wie die Ausstellung anschaulich zeigt. Die Häfen wie die Schiffe sind erstklassige Bauten und werden hauptsächlich von Schichau-Elbing, der Germania-Werft Kiel und all den anderen großen Werften von Emden bis Stettin gefördert.

Neben diesen Schiffahrtsbestrebungen sind die andern Industrien in staunenswerten Maschinenleistungen vertreten, so die Ausstellung der Firma Krupp. Sie erregt das allgemeine Interesse wegen der Abbildungen von Brückenbauten, die zum Teil mit ersten Preisen ausgezeichnet sind. Da findet sich auch ein Dieselmotor von 350 PS, geeignet, eine vor ihm liegende Schiffsschraube — die Schraubenwelle ist mit Rücksicht auf den beschränkten Raum verkürzt — zu einem siegreichen Kampf mit dem Meere zu führen. Aufsehen erregte auch ein draußen befindlicher großer Bagger aus Rheinhausen, der schon mehrere Male verkauft worden ist. Die Ausstellung der Demag zeigt vor allem gewaltige Krankonstruktionen, die in kleinen Modellen ein Bild von gewaltiger Tragfähigkeit zeigen, ferner große Kräne, die gleichzeitig 5 Lokomotiven und ein anderer ein Schiff von 300 Tonnen spielend hin- und her trägt! Die Reinmetall führt große Lastenmagnete vor, sie zeigt auch einen Kohlenheber aus Metall, das Modell eines Waggonkippers, ferner eines Schaufelbecherwerkes, eines Kokssiebes und einer Verlademaschine mit 110—150 Volt Gleichstrom. Auch werden mehrfache Spundeisenwände und Demagfahrzieher gezeigt. Auch die Deutsch-Luxemburgische A.-G. Union Dortmund ist mit zahlreichen Modellen vertreten. Sie zeigt Apparate zum autogenen Schweißen unter Wasser, Kreiselpumpen sowie Antriebmaschinen, Kraftturbinen und Elektromotoren. Letztere werden auch von den Maffei-Schwartzkopfwerken ausgestellt. Sie zeigen auch einen Kohlenkran, der 15 cbm in der Stunde auf 160 m Hubhöhe bringt und von einer 120 pferdigen Dampfturbine getrieben wird. Außerdem sind Schiffahrtsdynamos ausgestellt zum Zwecke der Beleuchtung, ferner große Turbinen mit Regeneratoren und Oelfeuerung. Eine neue Maschine zeigt die Firma Salge-Berlin in dem Aquapulsor, welcher zur Verwendung der Entwässerung sowie zur Ausnutzung des Schleusenwassers verwertet wird. Zu erwähnen ist, daß das preußische Landwirtschaftsministerium sich eine derartige Anlage bestellt hat, die schon seit einem halben Jahre an der Charlottenburger Schleuse arbeitet. Die Mannheimer Fabrik Bopp & Reuther zeigt Modelle von Wasser- und Kraftarmaturen.

Ziemlich zahlreich sind auch die Städte mit ihren Einrichtungen vertreten, so Andernach, Koblenz, Essen, Frankfurt, Gelsenkirchen, Herne, Krefeld, Mainz und Wesel. Von süddeutschen Verbänden haben die Rheinstrombauverwaltungen Mannheim, Karlsruhe, Ludwigshafen mit ihren Anlagen und Verladeeinrichtungen ein interessantes Bild gegeben. Die Ausstellung ist auch vielfach mit Lichtbildern versehen, ferner auch mit Wasserkraftanlagen.

Auch der Sport ist nicht zu kurz gekommen, die Sportboote haben gerade hier im Bezirk große Nachfrage, vor allem als Typ eines Paddelbootes, aber auch als Faltboote und als Rennvierer und Achter so wie als Renneiner. So zeigt die Ruderriege des Essener Turn- und Fechtklubs Faltboote, die sich für den Eisenbahntransport gut eignen.

Um nun wieder auf die ursprüngliche Einteilung zu kommen, von denen die erste geplante und bestehende Wasserstraßen behandelt, so finden wir Dutzende von Entwürfen von einer seltenen Farbenprächtigkeit und genauen statistischen Ermittelungen. So ist die Neckarstraße mit einem großen Rundbild von etwa 60 m Länge, aus der Vogelschau aufgenommen, bis zu ihrer Einmündung in die Donau aufgestellt. Auch der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen hat große Pläne ausgestellt, ebenso ist das Isar-Walchenseeprojekt und die Verbindung der Weser nach Süddeutschland, ferner unzählige und sonstige Kanalpläne ausgestellt. Namentlich ist der Hansakanal mit dem Sitz bei der Handelskammer in Essen und Hamburg von erhöhtem Interesse. Er bezweckt nichts anderes als die schiffbare Verbindung zwischen dem Industriegebiet und den Handelsstädten Bremen, Lübeck und Hamburg. Zu diesem Zwecke benutzt er zunächst den Dortmund-Emskanal mit Osnabrück, zweigt dann am Mittellandkanal nordöstlich ab, überbrückt die Weser bei Achim, gelangt zur Elbe bis Hamburg-Harburg und wird nach Stade weitergeführt. Dann erfolgt ein Aufstieg des Hansatunnels zur Erreichung des Oberwassers. Auf diese Weise kommt er schließlich mit einem Seitenkanal auch nach Lübeck. So ist das rhei-

nisch-westfälische Industriegebiet in der denkbar günstigsten Weise mit den Hansastädten angeschlossen. Die Zahl der Schleusen ist nur 4, da wir uns ja in der norddeutschen Tiefebene befinden, hierdurch werden auch die Verkehrslängen und die Linienführung gering. Die Länge des Hansakanals vom Ruhrgebiet bis Hamburg ist beispielsweise 373 Betriebskilometer näher als über den Mittellandkanal, Bremen ist mit nur 114 Betriebskilometer über Minden zu erreichen. Die Baukosten belaufen sich nach den Friedenspreis auf 140 Millionen Mark, jetzt nach der über 30-fachen Verteuerung des Ausbaues der Wasserstraßen kostet er etwa 3½ Milliarden Mark. Trotzdem wird das Unternehmen wegen seiner großen Gütermengen wirtschaftlich sein, da auch erhebliche Garantieleistungen der Hanse- und der übrigen Städte zugesagt sind.

Ueber die zweite Abteilung „Darstellung" und Einrichtungen des Wasserbaus sind Ansichten von großen Firmen hauptsächlich vertreten. Besonders interessant sind auch die von verschiedenen Firmen ausgestellten Schiffshebewerke, die öfter in 2 Staustufen gewaltige Schiffslasten über einen Gebirgskamm bringen. Hierin sind vor allen die Firmen Grün und Bilfinger, Philipp Holzmann, ferner die Borsig- und Buderus-Werke vertreten. Auch die Firma Dikerhoff und Widmann, die Gesellschaft Harkort und die Gute-Hoffnungshütte mit ihrem Rheinhafen Walsum, ferner die Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G. und die Harpener Bergbau A.-G. Abt. Schiffahrt, sind hervorragend vertreten.

Noch zu erwähnen sind die holländischen Kanalpläne, welche eine gute Uebersicht über das gesamte Wasserstraßensystem dieses reichen Landes bringen, insbesondere bemerkenswert sind große Lagepläne der Städte Amsterdam und Rotterdam. Ferner haben sich beteiligt Dordrecht und Vlissingen. Auch der Ruhrtalsperrenverein, der Ruhrverband, die Emschergenossenschaft, die Kanalbaudirektion Essen, das Reichsverkehrsministerium, die preußische Anstalt für Gewässerkunde sind mit zahlreichen Plänen vertreten.

Die Schiffahrtsausstellung Essen gibt ein so umfassendes Bild von den zahlreichen Kanalplänen mit allen möglichen technischen Einzelheiten, daß sie mit Recht eine historische Bedeutung erworben hat, sie gibt eine Uebersicht über den Werdegang der Schiffahrtsbestrebungen, ihren jetzigen Stand und die zukünftigen Entwickelungsmöglichkeiten, sie wird den zahlreichen Besuchern aus dem In- und Ausland in bleibender Erinnerung sein.

Die Frage der Entschädigung von Eigentümern enteigneter oder entzogener Binnenfahrzeuge.

Aus Interessentenkreisen wird uns geschrieben:

Da die Regierung sich darüber klar war, daß die Einrichtung einer amtlichen Organisation für die Auszahlung der Entschädigungen an Schiffseigner, deren Fahrzeuge zur Abgabe gelangen, erhebliche Zeit erfordern würde, während andererseits die Interessenten auf schleunige Auszahlung der Entschädigung drängten, erklärte die Regierung sich mit der Gründung einer besonderen Gesellschaft als Selbstverwaltungskörper für die Abfindung der geschädigten Schiffseigner einverstanden.

Dieser Selbstverwaltungskörper sollte die Geldmittel für die Entschädigung erhalten, das Vermögen verwalten und schließlich in die berechtigten Hände leiten, wodurch ohne weiteres der Charakter eines Finanzinstitutes gegeben war. Derartige Einrichtungen können regierungsseitig nicht fruchtbringend geleitet werden, sondern müssen der Privatwirtschaft überlassen bleiben. Es wurde daher die Binnenschiffahrt-Treuhand-Gesellschaft m. b. H. in Duisburg gegründet. Wenn die Regierung also mit dieser Gründung dem Wunsche der Interessenten nach einer weniger formalen- praktischeren Einrichtung für die Abwickelung der Entschädigung nachgab, so muß es umsomehr Erstaunen erwecken, daß, nachdem die Tat der Gründung vollbracht war, Erschwernisse durch die einzelnen Ministerien geschaffen wurden, die letzten Endes eine günstige wirtschaftliche Auswirkung verhinderten.

Um den Abschluß des Gründungsvertrages der Binnenschiffahrt-Treuhand-Gesellschaft m. b. H. (BTG.) mit der Regierung zu ermöglichen, akzeptierten die Gesellschafter dieser G. m. b. H., d. h. der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen und der Partikulierschiffer-Verband „Jus et Justitia", den Betrag von 720,— M. je Tonne, als Grundentschädigung, wovon nicht nur die betroffenen Schiffseigner abgefunden, sondern auch u. a. die holländischen Schiffshypotheken auf den enteigneten und entzogenen Fahrzeugen abgelöst werden sollten. Es ist jedem Einsichtigen ganz klar, daß die Grundlage von 720,— M. je Tonne von der BTG. nur angenommen wurde, um überhaupt den Abschluß des Vertrages herbeizuführen.

Nach Abschluß des Vertrages bedurfte es einer monatelangen Arbeit, um einen weiteren Ausführungsvertrag sowie die Grundsätze für die Verteilung der Abfindungssumme mit der Regierung zu vereinbaren. Während einerseits die Enteignung der Schiffe sich dadurch verzögerte, daß zur Abgabe bestimmte Fahrzeuge den Vertretern der in Frage kommenden fremden Nationen mehrfach vorgeführt und wiederholt repariert werden mußten, stiegen andererseits die Materialpreise und Arbeitslöhne derartig, daß die Grundabfindung nicht mehr im Einklang mit den Wirtschaftsverhältnissen steht. Bei Abschluß des Hauptvertrages konnte man noch mit einem Tageswert des Schiffes in Höhe des 20fachen Friedenswertes rechnen, heute ist dieser auf das 80fache gestiegen. Es kann keinem Schiffseigentümer zugemutet werden, eine Entschädigungssumme entgegenzunehmen, die nur einen kleinen Bruchteil des Schiffswertes darstellt.

Niemals wird in den beteiligten Kreisen verstanden werden, daß das Reich auf Grund eines Gesetzes berechtigt ist, einseitig einen einzelnen Staatsbürger, den Schiffseigentümer, zu schädigen. Es ist andererseits z. B. selbstverständlich und entspricht durchaus dem normalen Rechtsempfinden, daß Grund und Boden oder Häuser, die der Fiskus zur Enteignung bringt, zum Tageswerte voll bezahlt werden.

Das Reich ist durch den Friedensvertrag zu Leistungen an die Entente verpflichtet. Alle Leistungen nach dieser Richtung hin, welche Industrie und Landwirtschaft, — sei es durch Lieferung von Kohle, Chemikalien, Vieh u. dgl. — vollziehen müssen, werden vom Reiche zum Tagespreis bezahlt. Lediglich die Schiffseigner, denen das Reich die Fahrzeuge wegnimmt, sollen nur eine Entschädigung in Höhe eines geringen Teils des Schiffswertes erhalten! Warum dieser Unterschied? Nur weil Industrie und Landwirtschaft nicht produzieren würden, wenn sie nicht Bezahlung erhielten, während andererseits die Schiffe auf den deutschen Wasserstraßen schwimmen und von der Reichsfaust erfaßt werden können. Wenn das Reich die Förderung von Kohlen, die Herstellung von Chemikalien, die Aufzucht von Vieh, voll bezahlt, um die Produkte an die Entente abzuliefern, warum kauft das Reich nicht auch sämtliche Schiffe zur Ablieferung? Die Regierung ist sich wohl bewußt, daß dieses die einzig natürliche Lösung wäre, was sich schon daraus ergibt, daß das Reich neben der Enteignung eine Anzahl Schiffsraum zur Ablieferung an die Entente neu bauen läßt und den Werften voll bezahlt.

Es muß nochmals mit allem Nachdruck betont werden, daß die BTG. durch Abschluß des Hauptvertrages lediglich eine Sicherung dahin treffen wollte, daß sie als Selbstverwaltungskörper die Interessen der gesamten geschädigten Schiffseigner gegenüber der Regierung vertreten konnte und so eine Zersplitterung verhinderte, welche den einzelnen unerfahrenen Geschädigten in die Hände des Fiskus gegeben hätte.

Die wichtigste Aufgabe der BTG. war, die furchtbare Last zu erleichtern, die auf der deutschen Binnenschiffahrt durch die großen Guldenhypotheken infolge der außerordentlichen Kurssteigerung ruhte. In richtiger Voraussicht der nach Abschluß des Hauptvertrages weiter fortschreitenden Markentwertung schaffte die BTG. einen Bestand von einigen Millionen Gulden an zur Ablösung der Guldenhypotheken. Dieser Guldenbestand, der zu einem Durchschnittskurs von 23,30 M. zu Buch steht, bietet heute für jeden guldenbelasteten Eigentümer eines enteigneten oder entzogenen Fahrzeuges einen unschätzbaren Vorteil.

Neben den Abfindungs-Richtlinien, die mit der BTG. vereinbart sind, muß die Regierung amtliche Richtlinien festlegen für diejenigen, die sich aus irgend einem Grunde der BTG. nicht anschließen wollen. Da die Regierung selbst keine Gulden für die Abfindung besitzt, muß sich jeder geschädigte Schiffseigner darüber klar sein, daß er im amtlichen Spruchverfahren niemals die Gulden zu dem günstigen Kurse, den die BTG. in Rechnung stellt, erhalten wird. Nach dem Abfindungssystem der BTG. wird der Kurs, mit dem die Gulden den belasteten Schiffseignern berechnet werden, sich sogar auf nur 8 M. bis 10 M. stellen.

Die in den Interessentenkreisen aufgetretenen Bestrebungen, neben der BTG. Sondergesellschaften zu gründen, sind sehr zu bedauern, da durch eine solche Abzweigung die Stellung der Geschädigten lediglich verschlechtert, dagegen die Position der Regierung gestärkt wird, die mehrere Gruppen gegeneinander ausspielen kann.

Die BTG. hat unermüdlich den Kampf um eine Erhöhung der Entschädigungssumme fortgeführt und ist schließlich bis zur höchsten maßgebenden Stelle, dem Reichsfinanzminister Dr. Hermes, vorgedrungen. Der Minister zeigte, wie nicht anders zu erwarten war, volles Verständnis für die Notlage der geschädigten Schiffseigner, indem er äußerte, daß die durch den Friedensvertrag auferlegten Lasten unter keinen Umständen zu einer dauernden Beeinträchtigung der deutschen Binnenschiffahrt führen dürfen, deshalb dürfe die BTG. gewiß sein, daß sie das denkbar größte Entgegenkommen bei ihm finden werde.

Nach diesen Worten des Ministers sowie weiteren Äußerungen mußte die BTG. der Meinung sein, daß ihr nun sofort eine ausreichende Abfindungssumme zufließen würde. Es ergab sich jedoch das oft in der Wirtschaftspolitik erscheinende unerquick-

liche Bild, daß zwar die leitenden Stellen das größte Verständnis für die wirtschaftlichen Notwendigkeiten zeigen, jedoch die Ressorts bei der Umsetzung in die Tat hemmend wirken.

Der Reichsfinanzminister Dr. Hermes mußte nach Genua abreisen und überließ die Abwickelung der Anträge seinem Ministerium sowie dem Reichsministerium für Wiederaufbau. Die Ressorts haben sich nach der Abreise des Reichsfinanzministers verpflichtet geglaubt, die von der BTG verlangte Erhöhung der Entschädigung wieder herabzumindern. Die BTG hat diese Verminderung uneingeschränkt abgelehnt. Alle maßgebenden politischen und wirtschaftlichen Kreise sind unterrichtet worden, welche Schädigung der Binnenschiffahrt hier droht, der schärfste Widerspruch gegen derartige Beschlüsse muß erhoben werden.

Die geschädigten Schiffseigner verlangen mit Recht eine Entschädigung, die ihren Schaden ausgleicht oder sie wenigstens vor einem Vermögensverlust bewahrt, der in vielen Fällen ihre Existenz vernichtet. Selbst die größten Unternehmen werden schwer getroffen, da es nicht möglich war, einen derartigen Eingriff des Reiches vorauszusehen und vorsorgende Maßahmen zu treffen. Gegen den Verlust des Fahrzeuges durch Haverei oder Naturereignisse sichert sich jeder Eigentümer, aber gegen eine solche Wirtschaftspolitik des Reiches, wie sie jetzt zum Schaden eines einzelnen Standes geübt wird, konnte sich niemand sichern, weil ein solches Vorgehen nicht vorauszusehen war.

Es muß besonders verlangt werden, daß die Abfindungssumme bald zur Auszahlung gelangt, denn die Geldknappheit ist außerordentlich, und dem Reichsfinanzministerium dürfte nicht unbekannt sein, wie sehr die Banken den Kredit einschränken; auch das Wiederaufbauministerium wird wissen, daß ein Wiederaufbau nur begonnen werden kann, wenn das Reich die Mittel dazu gibt.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Zur Rechtsstellung des Spediteurs im Frachtrecht.

Nach der gesetzlichen Bestimmung des § 407 des Handelsgesetzbuchs ist Spediteur, wer es gewerbsmäßig übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer oder durch Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines anderen — des Versenders — im eigenen Namen zu besorgen. Auf die Rechte und Pflichten des Spediteures finden nach Absatz 2 der bezeichneten Gesetzesvorschrift die für den Kommissionär geltenden Vorschriften, der §§ 388—390 H. G. B. über die Empfangnahme, Aufbewahrung und Versicherung des Gutes insbesondere Anwendung. Demnach ist der Spediteur nicht Frachtführer, welch letzterer eben den Transport der Frachtgüter ausführt, vielmehr hat der Spediteur die Versendung der Frachtgüter durch Auswahl des Frachtführers, Bestimmung des Transportweges, Abschluß des Frachtvertrages und Uebergabe der Frachtgüter an den Frachtführer zu besorgen. Daraus folgt dann weiter, daß der Spediteur auch nicht für die Ausführung des Transportes verantwortlich ist — er haftet nur für ein etwaiges Verschulden in der Auswahl des Frachtführers oder der Ueberwachung desselben. Zwar hat der Spediteur gegen seinen Auftraggeber Anspruch auf Provision und Ersatz seiner Auslagen, aber nicht auch eine selbständige Frachtforderung gegen diesen. Nur er selbst, nicht sein Auftraggeber, gilt als Absender des Gutes dem Frachtführer gegenüber, denn er stellt den Frachtbrief aus und übernimmt die hierdurch entstehenden Verpflichtungen.

Von dieser Regel macht nun der § 412 H. G. B. eine Ausnahme, indem er bestimmt: „Der Spediteur ist, wenn nicht ein anderes bestimmt ist, befugt, die Beförderung des Gutes selbst auszuführen. Macht er von dieser Befugnis Gebrauch, so hat er zugleich die Rechte und Pflichten eines Frachführers oder Verfrachters; er kann die Provision, die bei Speditionsgeschäften sonst regelmäßig vorkommenden Kosten sowie die gewöhnliche Fracht verlangen (Absatz 2).

Wie ersichtlich, beruht dieses sogenannte Selbsteintrittsrecht des Spediteurs also nicht etwa auf Grund des mit dem Auftraggeber abgeschlossenen Speditionsvertrages, sondern unmittelbar auf Grund des Gesetzes, nämlich der bezeichneten Vorschrift des § 412 H. G. B. Diese Feststellung ist wichtig; denn es folgt daraus, daß der Spediteur bei Ausübung seines Selbsteintrittsrechtes nicht der Zustimmung seines Auftraggebers bedarf, da ihm ein Selbsteintrittsrecht eben von Gesetzes wegen zusteht. Es ist daher auch unerheblich, ob sein Auftraggeber bei Abschluß des Speditionsvertrages an dieses Selbsteintrittsrecht des Spediteures überhaupt gedacht hat oder nicht, da ersterer eben zufolge der positiven Gesetzesbestimmung des § 412 H. G. B. mit dem Selbsteintritt des Spediteurs rechnen mußte. Andererseits besteht aber auch nicht ein Zwang des Spediteures zum Selbsteintritt; denn das Gesetz begründet nach seinem Wortlaute und Sinn keine derartige Verpflichtung des Spediteures, und auch der zwischen den Kontrahenten abgeschlossene Speditionsvertrag geht an sich nur auf den Abschluß des Frachtvertrages mit einem Dritten, den Frachtführer. Demnach hat der Auftraggeber des Spediteures auch dann keinen Anspruch auf Selbsteintritt des Spediteures, wenn dieser in der Lage ist, den Frachtvertrag durch eigene Ausführung für ersteren günstiger zu gestalten als durch Abschluß mit einem anderen Frachtführer.

Die bloße Beteiligung des Spediteurs in einzelnen Beziehungen an dem Transport genügt jedoch noch nicht, um einen Selbsteintritt im Sinne dieses Begriffes als vorliegend anzunehmen. So liegt zum Beispiel Selbsteintritt des Spediteures nicht vor, wenn dieser die Versendung der Güter durch Frachtführer oder Schiffer, aber mittels eines von ihm gemieteten Transportmittels besorgt, sowie auch dann nicht, wenn der Frachtführer mit eigenen Transportmitteln des Spediteures den Transport für Rechnung des Versenders ausführt. Denn in diesen beiden Fällen ist der Spediteur im Verhältnis zu seinem Auftraggeber nicht der Beförderer der Güter, sondern eben der Dritte, der das Gut tatsächlich befördert hat; die Eigentumsverhältnisse an den Transportmitteln sind eben belanglos, es entscheidet allein die Person des Beförderers des Gutes. Ist das der Spediteur selbst, so liegt ein Selbsteintritt desselben im Sinne des Gesetzes vor, ist es eine von dem Spediteur verschiedene Person, so liegt kein Selbsteintritt, sondern reiner Speditionsvertrag vor. Das Erfordernis des Selbsteintrittes des Spediteures, daß dieser die Beförderung des Gutes nunmehr auch selbst ausführen muß, darf jedoch auch nicht überspannt werden. So liegt insbesondere selbstverständlich Selbsteintritt des Spediteures auch dann vor, wenn dieser seine Angestellten mit der Ausführung des Transportes beauftragt oder die Leitung des Transportes einem seiner Angestellten überläßt. Sogar selbst dann liegt begriffsmäßig immer noch Selbsteintritt vor, wenn der Spediteur die tatsächliche Ausführung des Transportes durch ihm ganz fremde Personen, Schiffer oder Frachtführer, ausführen läßt, falls er nur in diesen Fällen den Frachtvertrag mit diesen Personen im eigenen Namen und auf eigene Rechnung abschließt. Denn dadurch charakterisiert sich ja gerade der Speditionsvertrag unterscheidend von dem Frachtvertrage, daß der Spediteur bei dem Speditionsvertrage den Frachtvertrag für fremde, nämlich seines Auftraggebers, Rechnung abschließt, während bei Ausübung des Selbsteintritts der Abschluß des Frachtvertrages durch den Spediteur auf eigene Rechnung und im eigenen Namen erfolgt.

Für die Ausübung des Selbsteintrittsrechtes des Spediteures bildet das Vorliegen eines Speditionsvertrages notwendige Voraussetzung. Daraus ergibt sich die praktisch bedeutsame Konsequenz, daß in den beiden, in § 413 H. G. B. bezeichneten Fällen — Vereinbarung einer Aversionalfracht und Sammelladungsspedition — ein Selbsteintrittsrecht des Spediteures begrifflich ausgeschlossen ist. Denn nach Absatz 1 dieser Bestimmung hat, wenn der Spediteur sich mit dem Versender der Güter über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hat, dieser ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers; er kann in einem solchen Falle Provision nur dann verlangen, wenn es besonders vereinbart worden ist. Nach Absatz 2 dieser Bestimmung soll das gleiche gelten, wenn der Spediteur die Versendung des Gutes zusammen mit Gütern anderer Versender auf Grund eines für seine Rechnung über eine Sammelladung abgeschlossenen Frachtvertrages bewirkt,auch wenn eine Einigung über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten nicht stattgefunden hat. Der Spediteur kann in diesem Falle eine den Umständen des Falles nach angemessene Fracht, höchstens aber die für die Beförderung des einzelnen Gutes gewöhnliche Fracht berechnen. Diese letztere Bestimmung entspricht der Erwägung, daß durch die Vereinigung der Güter vieler Versender zu gemeinsamer Beförderung eine Verbilligung des Transportes eintritt, deren Nutzen eben nicht allein in die Tasche des Spediteures fließen soll.

Wie bei der Ausführung des reinen Speditionsvertrages, so hat der Spediteur auch bei Ausübung seines Selbsteintrittsrechtes die Ausführung der Beförderung mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes vorzunehmen. Wenn also der Auftraggeber dem Spediteur ein Limit bezüglich der Höhe der Fracht setzt, so kann der Spediteur, falls das Limit höher ist wie die gewöhnliche Fracht, dem Versender nur letztere in Rechnung stellen; ist das Limit niedriger als die gewöhnliche Fracht, so kann der Spediteur selbstverständlich die Beförderung der Güter für die Limitofracht übernehmen, falls er nur hierbei keinen Schaden erleidet, die gewöhnliche Fracht kann er allerdings in diesem Falle nicht verlangen.

Selbstverständlich hat der Spediteur bei Ausübung seines Selbsteintrittsrechtes stets das Interesse seines Auftraggebers, des Versenders der Güter, zu wahren. Unter diesem Gesichtspunkte besteht hier eine Meinungsverschiedenheit dahingehend, ob es weitere negative Voraussetzung des Selbsteintritts des Spediteures ist, daß dieser nicht Gelegenheit gehabt habe, die Versendung des Gutes um eine billigere Fracht als die gewöhnliche Fracht zu besorgen. Nach der einen Meinung steht das Recht zum Selbsteintritt dem Spediteur stets auch dann zu, wenn ein dritter Frachtführer die Beförderung zu niedrigeren Sätzen als zu der gewöhnlichen Fracht angeboten hat (so insbesondere Staub. Kom. z. H. G. B. § 412, Anm. 6). Nach der entgegen-

gesetzten Auffassung steht dagegen dem Spediteur das Recht zum Selbsteintritt nicht zu, wenn er bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes erkennen muß, daß das Interesse seines Auftraggebers bei der gewöhnlichen regelmäßigen Ausführung der Spedition, also ohne Selbsteintritt, seinerseits als besser gewahrt erscheint, als bei einem Selbsteintritt seinerseits. Zur Begründung der erstbezeichneten Auffassung wird geltend gemacht, daß der Spediteur auch bei Gelegenheit zu billigerer Beförderung den Selbsteintritt wählen dürfe, weil die gewöhnliche Fracht den Betrag darstelle, den der Versender bei unmittelbarer Beförderung durchschnittlich bezahlen müßte und weil derselbe auf die Früchte der besonderen Geschäftstätigkeit des Spediteures, mit der somit im Zweifel jedes geringere Frachtenangebot zusammenhänge, keinen Anspruch habe (so insbesondere Makower H. H. G. § 412 I a). Dieser Auffassung steht jedoch der oben erwähnte Grundsatz entgegen, daß der Spediteur stets das Interesse seines Auftraggebers zufolge des mit diesem getätigten Speditionsvertrages zu wahren hat. Denn der Versender, der sich eines Spediteures bedient, will ja gerade durch diesen bezw. durch dessen Tätigkeit und Geschäftskenntnis eine möglichst billige und zweckmäßige Beförderung seiner Güter erzielen; das würde nun aber doch dadurch vereitelt, wenn der Spediteur das Recht hätte, durch seinen Selbsteintritt die Gelegenheit für den Versender, durch Abschluß eines billigeren als der gewöhnlichen Fracht besser fortzukommen, für letzteren einfach bei Seite zu schieben. Hier muß in allen Fällen dieser Art das Interesse des Versenders und Auftraggebers des Spediteures dessen Interesse vorangehen. Es ergibt sich also demgemäß die Unrichtigkeit der ersterwähnten Auffassung und der allgemeine Grundsatz für den Spediteur, daß er auf alle Fälle den Frachtvertrag zu den bestmöglichen Bedingungen in jeder Beziehung abzuschließen hat und sein Selbsteintrittsrecht in dieser Hinsicht dem Interesse des Versenders nachsteht.

Von der Ausübung seines Selbsteintritts hat der Spediteur seinem Auftraggeber stets unverzüglich Anzeige zu machen, und zwar eben so rechtzeitig, daß letzterer noch in der Lage ist, geeignete Maßnahmen hinsichtlich des Transportes des Gutes in spezieller Weise zu treffen; diese Weisungen des Versenders bezüglich des Frachtgutes hat der Spediteur zu befolgen. Die Anzeige selbst hat der Spediteur mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu erstatten, also in ihr namentlich die Frachtbedingungen im einzelnen anzugeben; bei Unterlassung dieser Anzeige und hieraus entstehendem Schaden ist der Spediteur seinem Auftraggeber schadensersatzpflichtig. Widerspricht der Versender dem Selbsteintritt des Spediteures nach Empfang dieser Anzeige des letzteren nicht, so kann nunmehr der Spediteur ohne weiteres zur Beförderung und Vollendung derselben schreiten, da ein Widerruf des Versenders nicht mehr in Frage kommt. Denn der Widerruf seitens des Versenders ist nur solange zulässig, als der Speditionsauftrag noch nicht zur Ausführung gekommen ist.

Für die Ausführung des Speditionsauftrages haftet der Spediteur seinem Auftraggeber mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes. In der Praxis gingen nun die Spediteure bezw. Spediteurvereinigungen dazu über, diese ihre gesetzliche Haftung auf einen Mindestsatz zu beschränken. Im Gegensatz zu dem Oberlandesgericht Frankfurt a. M. (Entsch. vom 21. 11. 1919), das in diesem Urteil eine derartige Haftungsbeschränkung seitens der Spediteure als gegen die guten Sitten verstoßend und daher rechtunwirksam bezeichnet hat, vertritt das Reichsgericht in seiner Entscheiduung vom 5. Mai 1920 den Standpunkt, daß derartige Haftungsbeschränkungsklauseln seitens der Spediteure gültig sind, sofern nicht ein eigenes Verschulden des Geschäftsinhabers bezw. seiner Angestellten vorliegt; auch eine Ausschließung der Haftung seitens des Spediteures für Vorsatz seiner Angestellten ist jedoch ebenfalls zulässig (R. G. E. vom 16. 10. 1920). Bezüglich des eigenen Verschuldens des Spediteures, bezw. des Geschäftsinhabers vertritt im übrigen das Reichsgericht einen dem Spediteur ungünstigen Standpunkt, indem es hierzu in seinem Urteil vom 15. 2. 1920, worin es den Spediteur für den gesamten Schaden für ersatzpflichtig erklärt, u. a. folgendes ausführt: „Da die Güter immerhin einen erheblichen Wert darstellen, hatte der Spediteur für eine genügende Beaufsichtigung des Wagens zu sorgen. Er mußte sich sagen, daß ein völlig unbeaufsichtigt auf einer jedermann zugänglichen Straße stehengelassener Möbelwagen für mit Feuer spielende Kinder eine große Anziehungskraft besitzt und daß, abgesehen von Diebstahl, dem ein solcher Wagen in erster Linie ausgesetzt war, es keineswegs außerhalb der Voraussehbarkeit lag, daß sonstiger Unfug, (Inbrandsetzung) an dem Wagen und seinen Inhalt verübt werden konnte." Bezüglich dieser Obhutspflicht des Spediteures ist ferner bemerkenswert die Entscheidung des Reichsgerichtes von 23. 3. 1921, in der hierzu folgendes ausgeführt wird: „Obgleich der Beklagte wissen mußte, daß der Kutscher im natürlichen Verlaufe seiner Verrichtung gezwungen sei, den Wagen für kürzere oder längere Zeit ohne Aufsicht zu lassen, hat er trotzdem dem Wagen keinen Begleitmann beigegeben. Durch diese Unterlassung hat der Beklagte die Gefahr des Diebstahles grobfahrlässig heraufbeschworen. Wenn nun auch anzuerkennen ist, daß eine allgemeine Rechtspflicht, fremdes Eigentum gegen Gefahren zu schützen und vor Diebstahl zu bewahren, nicht besteht, so ist im vorliegenden Falle doch ein den Beklagten verpflichtendes rechtlich erhebliches Verhältnis auch außerkontraktlich vorhanden. Wer es als Gewerbeunternehmer sich zur Aufgabe macht, zum Zwecke des Erwerbes fremdes Eigentum, sei es als Lagerhalter zu verwahren, sei es als Spediteur oder Frachtführer von einem Orte zum anderen zu befördern, überkommt vermöge dieses Gewerbebetriebes, auch abgesehen von den einzelnen geschlossenen Verträgen und der dadurch begründeten Verpflichtung gegenüber dem Einlagerer oder dem Absender, eine Obhuts- und Überwachungsverpflichtung an allen in seinem Gewerbebetriebe an ihn gelangenden, in fremdem Eigentum stehenden Sachen. Das entspricht der Rechtsanschauung und dem Rechtsbedürfnis."

Für die Versicherungspflicht des Spediteures bezüglich der ihm von seinem Auftraggeber übergebenen Frachtgüter ist die Bestimmung des § 407 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches von maßgebender Bedeutung; nach dieser Vorschrift soll nämlich in dieser Beziehung die für den Kommissionär geltende Bestimmung des § 390 H. G. B. zur Anwendung kommen. Nach dieser Bestimmung des § 390 H. G. B. ist nun aber der Kommissionär — hier also der Spediteur — wegen Unterlassung der Versicherung der Frachtgüter nur verantwortlich, wenn er von seinem Auftraggeber angewiesen war, die Versicherung der Güter zu bewirken.

Aus dieser gesetzlichen Regelung ergibt sich, daß der Spediteur an sich nicht ohne weiteres zur Versicherung der Güter seines Auftraggebers verpflichtet ist, sondern nur dann, wenn ihm hierzu Anweisung von letzterem erteilt worden war. Hierbei ist bemerkenswert, daß die Anweisung dem Spediteur zur Versicherung von seinem Auftraggeber nicht nur ausdrücklich, sondern auch stillschweigend erteilt werden kann, da auch hier die Bestimmungen des § 133 und des § 157 des B. G. B. Anwendung finden. Der Speditionsvertrag ist somit nach diesen Grundsätzen so auszulegen, wie Treu und Glauben es mit Rücksicht auf die Verkehrssitte erfordern. Eine stillschweigende Anweisung zur Versicherung der Frachtgüter ist jedoch nur dann als erteilt anzunehmen, wenn diese sich aus den vorliegenden Umständen des Einzelfalles ergibt, was dann der Fall ist, wenn entweder ein Handelsbrauch nach Lage der Sache besteht oder wenn in ähnlichen Fällen die Versicherung von dem Auftraggeber des Spediteures stets gewollt und gewünscht war, also nach dem Geschäftsbrauch zwischen diesen beiden die Versicherung der Güter vorher stets erfolgt war. Nach Berliner Handelsbrauch ist die Angabe des Wertes der Sendung in dem Begleitpapiere als Auftrag zur Versicherung in Höhe des angegebenen Wertes durch den Spediteur anzusehen. Liegt jedoch weder ein solcher Handelsbrauch am Erfüllungsorte des Speditionsvertrages vor, so ist der Spediteur mangels einer ausdrücklichen Anweisung seines Auftraggebers zur Versicherung der Güter nicht verpflichtet. Als Regel gilt daher, daß der Spediteur zur Versicherung der Güter nur bei ausdrücklicher, hierzu erteilter Anweisung seines Auftraggebers verpflichtet ist, eine stillschweigende Anweisung — diese liegt z. B. noch nicht darin, daß der Spediteur im eigenen Interesse sein Lager versichert — also für die Regel nicht angenommen werden kann, sondern lediglich auf Grund der Umstände des Einzelfalles, die eine derartige Annahme rechtfertigen.

Hat der Spediteur von seinem Auftraggeber die ausdrückliche Anweisung zur Versicherung der Frachtgüter erhalten, so ist er nunmehr auch verpflichtet, die Versicherungsanweisung seines Auftraggebers auszuführen, er kann sie also nach Übernahme des Speditionsauftrages nicht mehr ohne den Willen des Versenders ablehnen, da die Anweisung Bestandteil des ganzen Speditionsvertrages geworden ist; der Spediteur braucht, also mit anderen Worten den Versicherungsauftrag nicht noch ausdrücklich anzunehmen, vielmehr genügt die einseitige Anweisung des Absenders bei oder nach Abschluß des Speditionsvertrages vor Ausführung der Beförderung.

Ist über die Art der Versicherung selbst keine Weisung seitens des Versenders der Frachtgüter erteilt worden, so hat der Spediteur gemäß § 347 H. G. B. bezüglich der Wahl des Versicherers und der Bestimmung des Inhaltes des Versicherungsvertrages in Ermangelung ausdrücklicher hierfür getroffener Anweisungen des Versenders, die selbstverständlich für den Spediteur in erster Linie maßgebend sind, die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu bewahren. Es hat daher der Spediteur die Versicherung zunächst sofort nach Tätigung des Speditionsvertrages und Übergabe der Güter an ihn abzuschließen, schuldhaftes Zögern verpflichtet ihn bei Eintritt von Schäden infolge unterlassener Versicherung zum vollen Schadensersatz (§ 390, 407 H. G. B.). Desgleichen hat der Spediteur bei der Auswahl des Versicherers die schuldige Sorgfalt aufzuwenden; als Verschulden kann es jedoch dem Spediteur hierbei noch nicht angerechnet werden, wenn er die Güter bei einer ausländischen Versicherungsgesellschaft unter Versicherung gebracht hatte und die Gesellschaft nach der Verkehrsauffassung als leistungsfähig gilt. Es genügt vielmehr, wenn der Spediteur bei einer Versicherungsgesellschaft, gegen deren Solidität keine Bedenken bestehen, in Gemäßheit von deren allgemeinen Versicherungsbedingungen Versicherung nimmt.

Sind dem Spediteur von seinem Auftraggeber Weisungen bezüglich der Höhe der Prämien erteilt worden, so hat der Spedi-

teur diese zu befolgen. Befolgt der Spediteur die Weisungen nicht, so ist er seinem Auftraggeber bei Entstehung eines Schadens hierdurch zum Schadensersatz verpflichtet; ferner braucht der Auftraggeber des Spediteures — der Absender — den Versicherungsvertrag nicht für seine Rechnung als abgeschlossen gelten lassen. Beansprucht allerdings der Auftraggeber den Ersatz des ihm entstandenen Schadens, so hat er den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Schaden und der Abweichung von der Weisung darzutun und zu beweisen.

Dr. Werneburg, Rechtsanwalt, Berlin-Schöneberg.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Sportliche Veranstaltungen und Kongresse während der Mitteldeutschen Ausstellung, Magdeburg. Während der Dauer der Mitteldeutschen Ausstellung vom 1. Juli bis 31. Oktober 1922 zu Magdeburg findet eine ganze Anzahl von größeren sportlichen Veranstaltungen und Kongressen statt. Der Magdeburger Rennverein hat für Mitte Juli Rennen angesetzt, Anfang Juli findet eine Wassersportwoche statt, der Magdeburger Regattaverein tritt im Juli mit einer Ruderregatta in die Erscheinung, ebenfalls der Magdeburger Schwimmclub „Hellas" und Ende Juli der Deutsche Kanu-Verband mit einer Kreisregatta des Oberelbekreises. Großem Interesse werden die sportlichen Veranstaltungen der Schutzpolizei Deutschlands (leichtathletische Wettkämpfe, Schwimmen usw. am 22. und 23. Juli), verschiedene Radrennen, ein Frauen-Schauturnen, ein Jugend-Wetturnen, die Tagung des Verbandes mitteldeutscher Ballspielvereine und die des deutschen Hockey-Verbandes begegnen.

Von den Verbandstagungen sind besonders hervorzuheben im Juli die Tagung des Verbandes Deutscher Müller- und Müllereiberufsgenossenschaften, im August der Stellmacherreichsverbandstag (12. bis 15.) und die Zusammenkunft des Deutschen Beamtenbundes vom 12. bis 18. August. In Verbindung mit einer pädagogischen Woche vom 28. August bis 2. September tritt am 28. August der Preußische Landesverband freier Unterrichts- und Erziehungsanstalten zusammen. Eine weitere Anzahl von Veranstaltungen sind für September und Oktober vorgesehen, unter anderem die Hauptversammlung des Städtetages der Provinz Sachsen und Anhalt, die Reichstagung des gesamten Drogen- und Chemikaliengroßhandels Deutschlands, die Verkehrs- und Schiffahrtswoche vom 23. bis 30. September, sowie die Tagung des Verbandes der Deutschen Waggonfabriken. Fernerhin sind angemeldet der Verein Deutscher Freimaurer, der Verband Deutscher Annoncenexpeditionen, der Verein der Flußschiffswerften, der Deutsch-Russische Verein und viele andere.

Wärmeausstellung Essen 1922. Die vom 17. Juni bis 16. Juli 1922 in Essen stattfindende Fachausstellung „Die Wärme" (Geschäftsstelle Essen, Norbertstr. 2) wird auch für das gesamte Verkehrswesen von besonderer Bedeutung sein, da hier die Fragen der Kraftwirtschaft und der Betriebsüberwachung in Modellen natürlicher Größe und zeichnerischen Darstellungen aller Art zur Ausstellung gelangen. Da das Eisenbahnwesen und die Schiffahrt gerade an der Wärme- und Brennstoffwirtschaft und den Fortschritten der wärmetechnischen Anlagen besonders interessiert sind, so dürfte die Ausstellung auch in diesen Kreisen viel Beachtung finden. Die führenden Verbände und Firmen der deutschen Wärmewirtschaft stehen hinter dem Unternehmen.

Institut für Verkehrslehre in Köln. Die Einweihung des Institutneubaues sowie die Jahreshauptversammlung der „Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrslehre" finden in Köln vom 30. Juli statt. Die Reihenfolge der Veranstaltungen und die Tagesordnung der Hauptversammlung werden noch bekanntgegeben.

Die Binnenschiffahrt und der Staffeltarif der Eisenbahn. Die Schiffahrttreibenden des Dortmund-Ems-Kanals haben vor der Kriegszeit bereits langwierige, meist vergebliche Kämpfe gegen die falsche, die Kanalschiffahrt schwer schädigende Tarifpolitik der Eisenbahn geführt. Zu jener Zeit galt der Kampf vornehmlich den Ausnahmetarifen, welche die Existenzfähigkeit der Schiffahrt bedrohten. Seit dem Uebergang der Eisenbahn auf das Reich muß die westdeutsche, wie überhaupt die gesamte deutsche Binnenschiffahrt, aufs neue gegen die falsche Politik der Reichseisenbahn, die dem Staat Milliardenverluste bringt, kämpfen. Diesmal ist der Kampf durch das bekannte Staffelsystem veranlaßt worden. Unter dieser falschen Tarifform leidet nicht allein der gesamte Nahverkehr, sondern vornehmlich auch die Binnenschiffahrt. Besonders die westdeutschen Kanäle haben in der jüngsten Zeit wiederum sehr unter der Wirkung des Staffeltarifs zu leiden. Für die Abfuhr der Ruhrkohle kann die Eisenbahnverwaltung seit einigen Wochen eine solche Anzahl Leerwagen werktäglich den Zechen zur Verfügung stellen, daß „eine kleine Zulaufbeschränkung vorgenommen werden mußte, um eine Ueberfüllung des Ruhrgebiets mit leeren Wagen zu vermeiden". Die Schiffahrttreibenden haben sich im Monat März, als sich nach dem Eisenbahnerstreik eine starke Verkehrsnot namentlich im Zechengebiet der Ruhr bemerkbar machte, bemüht, den Zechen möglichst viel Leerraum für den Kohlenversand zur Verfügung zu stellen. Nachdem nun die Verkehrsnot mit Hilfe der Schiffahrt überwunden ist, liegen mehrere Hundert Kähne vor den Schleusen und in Häfen des Rhein-Herne-Kanals und warten längere Zeit auf Kohlenzuteilung seitens des Kohlensyndikats. Dieser periodisch stärkere Wagenzulauf ist nur dadurch möglich, daß die Eisenbahn im sog. Nahverkehr den Kohlenbedarf von Betrieben, die nicht einer Zeche angeschlossen sind, nicht befördert, also einfach die in diesem Gebiet liegenden Werke ausschließt. Diesen Kohlentransport überläßt sie den zahlreichen Fuhrwerken, Lastwagen und Zuglokomotiven, die seit langer Zeit die Gemeinde- und Provinzialstraßen zerfahren, den übrigen Verkehr hemmen und die Nachtruhe der Bewohner an solchen Straßen stören. Gegen diese Eisenbahnverordnung hat wiederholt die Kleineisenindustrie vergeblich Stellung genommen. Die freien Werke, die nicht einem Konzern mit Kohlenbelieferung angehören, zahlen infolge der hohen Fuhrwerks- oder Lastwagen-Transportkosten jährlich 4—5 mal mehr an Fracht für den Kohlenbezug trotz der hohen Bahnfrachten im Nahverkehr als die gleichen Konzernwerke. Infolge des billigen Staffeltarifs auf großen Strecken werden die Kohlen und andere Massengüter vielfach über den direkten Bahnweg und nicht wie früher zum größten Teil nach Möglichkeit über den Wasserweg befördert. Bei der direkten Bahnverladung werden die Eisenbahnwagen dem Verkehr 2—3 Wochen entzogen, während sie bei teilweiser Wasserverladung nur wenige Tage unterwegs sind. Es ist natürlich, daß der Verfrachter, besonders bei der herrschenden Kohlennot, den schnelleren Bahnweg gegenüber der Schiffahrt bevorzugt; zumal wenn er billiger ist. Würde nun die Eisenbahn Kohlen im Nahverkehr für sämtliche Hüttenwerke befördern, so würde sie bei gleicher Berücksichtigung des Fernverkehrs nicht genügend Wagen zur Verfügung stellen können. Es würden dann für die Schiffahrt, die hauptsächlich den Kohlenversand für den Fernverkehr ausführt, genügende Mengen Brennstoffe zur Verfrachtung bereit stehen. Die Eisenbahnverwaltung würde bei einem stärkeren Versand im Nahverkehr wesentlich höhere Einnahmen erzielen, da nach dem Staffeltarif der Fernversand auf Kosten des Nahverkehrs, wie die nachstehende Tabelle zeigt, verbilligt wird:

Frachtstreckensätze pro t		ab 1. April	1. März	1. Febr.
bei	1—350 km	pro km	87 Pfg.	61 Pfg.	51 Pfg.
„	351—400 „	„ „	31 „	22 „	18 „
„	401—500 „	„ „	20 „	14 „	12 „
„	501—600 „	„ „	9 „	6 „	5 „
„	über 600 „	„ „	5 „	4 „	3 „

Die Abfertigungsgebühr beträgt 30,60, 21,60, 18.60 Mk.

Die Tabelle zeigt den enormen Frachtunterschied in der Fernzone von über 500 km gegenüber der Nahzone bis zu 350 km, ebenso auch die gewaltige Steigerung der Frachtsätze bei den letzten Tariferhöhungen in der Nahzone gegenüber der geringen Erhöhung in der Fernzone. Wenn man nun den langen Wagenumlauf beim Fernversand gegenüber der geringen Umlaufzeit in der Nahzone bei der Frachteinnahme der Eisenbahn mit in Erwägung zieht, so ergibt sich, daß die Eisenbahnverwaltung bei stärkerer Berücksichtigung des Nahversands finanziell wesentlich besser abschneiden würde, als bei dem starken Fernversand. Der Eisenbahnetat ist aufgebaut unter Annahme der bisher durchschnittlichen Beförderungsstrecke von 350 km. Der Staffeltarif hat diese Durchschnittsstrecke wesentlich erhöht und damit den Etat aus dem Gleichgewicht gebracht. Durch größere Beschränkung auf den Nahverkehr würde der Milliardenverlust wesentlich herabgemindert werden können. Dazu kommt noch, daß die Staffeltarife zu einem großen Teil dem Auslande zugute kommen. Es muß daher von der Eisenbahn gefordert werden, daß man die Staffeltarife in erträglichen Grenzen hält und den Nahverkehr verbilligt. Erst dann kann von dem so viel betonten „Handinhandarbeiten" zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn gesprochen werden.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Holland und der freie Rhein. Die holländische Presse hat sich seither mit der verwickelten Rheinfrage, welche in der letzten Zeit die Gemüter in der Schweiz nicht wenig beunruhigt hat und die auch in England einige Brandung verursacht, nicht viel befaßt, außer daß dann und wann in einem der großen Blätter ein Hinweis ohne bestimmte Stellungnahme erschienen ist. Nun aber spricht sich einer der bedeutendsten holländischen Zeitungen, das „Allgemeen Handelsblad", mit einer in ihren Zeilen nicht zu verkennenden Grundsätzlichkeit aus, welche die Presse der Rheinuferstaaten nicht übersehen darf. In Bezug auf den projektierten Seitenkanal heißt es in dem Artikel u. a.: Ueber dieses Abzapfen von Wasser eines internationalen Stromes wäre

an und für sich schon viel zu sagen, doch wir wollen uns heute hierüber nicht auslassen. Die Verbindung mit Deutschland und Holland muß eine direkte sein ohne Umladung; die mit England nur mit einmaliger Umladung. Der Kanal, den Frankreich erbauen will, ist unter keinen Umständen geeignet für die Schiffe, mit welchen die Rheinschiffahrt am vorteilhaftesten betrieben werden kann, sodaß sehr wahrscheinlich Ueberladung in Straßburg, dem französischen Hafen, nötig würde.

Man weiß ja, daß Frankreich zufolge des Vertrages von Versailles verpflichtet ist, dafür zu sorgen, daß durch die Errichtung des Kanals die Schiffahrt auf dem Strom nicht geschädigt wird. Es meint, ein Projekt zu haben — das Projekt Köchlin — das dieser Bedingung entspricht, doch die Schweizer bestreiten dies. Sie verlangen, daß die Schiffahrt zwischen Basel und Straßburg sich ebenso entwickeln kann, wie unterhalb Straßburg. Die Schweiz verlangt für sich das Recht einer freien ungehinderten Verbindung mit dem Meere.

Dazu kommt noch etwas. Wird der von Frankreich projektierte Kanal auch zur Wirklichkeit werden? Die Kosten werden sehr hohe sein, was ein Faktor ist, mit dem in der heutigen Zeit vor allem gerechnet werden muß. Daher auch, daß unlängst Sir Joseph G. Broodbank, Präsident des Londoner Hafenkomitees, in einem Rapport über Progreß in the port of London schrieb: „Der freie Rhein ist eine der ersten Bedingungen, nicht allein für die Erhaltung unseres bedeutenden Handels mit der Schweiz, sondern auch für seine weitere Entwicklung. Im Hinblick darauf, ob nun der Kanal erbaut wird oder nicht, ist es unbedingt notwendig, daß die Rheinstraße frei bleibt, und daß an deren Vertiefung und Regulierung gearbeitet wird. Es besteht die große Gefahr, daß zufolge der enormen Kosten der Kanal überhaupt nicht zustande kommt, und daß, solange für dessen Errichtung auch nur geringe Aussicht besteht, inzwischen für die Verbesserung der Fahrstraße nichts getan wird."

Fügen wir hier bei, daß die Schweizer für die Regulierung des Stromabschnittes Basel-Straßburg bereits große Projekte ausgearbeitet haben; die Kosten für die Regulierung werden wahrscheinlich nicht einmal den zehnten Teil der veranschlagten Kanalerbauungskosten betragen.

Der Standpunkt der Schweiz ist der Standpunkt, den auch Holland einnehmen muß.

Nicht so sehr aus dem Grunde, daß auch wir eine direkte Verbindung zu Wasser mit der Schweiz haben müssen, welche von Jahr zu Jahr wichtiger wird, als vor allem darum, daß auch unser Land alles Interesse daran hat, daß der Rhein, der internationale Strom, auch international bleibt. Er ist die größte Wasserstraße von Westeuropa, an der in erster Linie alle anliegenden Staaten interessiert sind, aber nicht nur sie allein, wie auch der Vertrag von Versailles anerkennt. Dieser gibt nicht allein den Uferstaaten das Mitspracherecht, sondern auch andern, England, Italien und Belgien, mit andern Worten, man hat hier erkannt, daß ganz Westeuropa Interesse an einem freien Rhein hat, d. h. einem Rhein, der den größtmöglichen Schiffen ungehinderte, sichere, kostenlose Fahrt gewährleistet.

Allerdings darf dann nicht einer der Uferstaaten die Fahrstraße zu einem eigenen Vorteil verkleinern. Es darf dem Strom kein Wasser entzogen werden, was für die Schiffahrt so nötig ist. Dann darf kein Kanal, der die Schiffahrt, vor allem durch Schleusen, Stunden und Stunden aufhält, an die Stelle des freien Stromes gestellt werden. Schon gar nicht, wenn bei der Fahrt durch den Kanal noch Schleusengeld erhoben werden soll. Dann darf die Fahrstraße auch nicht durch das Innere eines der Staaten laufen.

Das Ganze ist auch unsere Angelegenheit, weil es die gemeinsame Angelegenheit, die Angelegenheit aller ist. Auch wir müssen dafür einstehen, wenn auch unser rechtliches Interesse an dem jetzt geplanten Übergriff noch so gering ist. Tun wir das nicht, dann wird man uns bei Gelegenheit mit vollem Recht erinnern an das „heute mir, morgen dir". Schon morgen kann ein Übergriff versucht werden, wodurch unserer Rheinschiffahrt das Genick gebrochen wird. Protestieren wir heute nicht mit gegen eine Maßregel, die in der Hauptsache einem andern zum Schaden gereicht, wie sollten wir dann erwarten dürfen, daß andere, wenn etwas zu unserem Nachteil ausgedacht wird, uns helfen? Dies ist übrigens bereits geschehen mit der surtaxe d'import, welche Frankreich jetzt von den in Straßburg eintreffenden Gütern erhebt, sofern sie nicht von Antwerpen kommen. Diese Maßregel zum speziellen Schutze unserer belgischen Freunde ist zu eng verbunden mit der Rheinschiffahrt, als daß sie hier nicht als Teil einer Politik angesehen wird, welche gegen das Prinzip des freien Rheins arbeitet. Es ist daher in unserem eigenen Interesse, die Schweiz voll und ganz zu unterstützen. Unsere Losung sei: Der Rhein sei frei, für alle!

V. K.

Der schweizerische Bundesrat und die Rheinfrage. Der Geschäftsbericht des eidgenössischen Departementes des Innern spricht sich zur Rheinfrage folgendermaßen aus:

In der Schweiz hat die Oeffentlichkeit diesen Fragen unausgesetzt die größte Aufmerksamkeit entgegengebracht. Wir haben bereits im letztjährigen Geschäftsbericht der im Sinne der Bestrebungen des Bundesrates abgefaßten Resolution des III. schweizerischen Kongresses für Industrie und Handel Erwähnung getan. Welch bedeutendem Interesse die Rheinfrage in Handels- und Industriekreisen begegnet, ergibt sich u. a. aus den Kundgebungen der „Federation of British Industries" und der „Association of British Chambers of Commerce". Erstere hebt in ihrem Monatsbulletin vom 10. Januar 1921 die große Bedeutung des Rheins vom Meer bis Basel als internationale Verkehrsstraße für raschen und billigen Transport nach und von Mitteleuropa hervor. Ferner wird ausgeführt, trotzdem der endgültige Entscheid betreffend den Ausbau des Oberrheins bei der Zentralkommission noch ausstehe, sollte die Schiffbarkeit des Rheins zwischen Straßburg und Basel sofort verbessert werden, da auf dieser Strecke die bisherige Schiffahrt schwierig geworden sei, weil man den Rhein in einen unbefriedigenden Zustand übergehen ließ. Endlich wird gesagt, es könne wahrscheinlich am besten durch die Regulierung und Vertiefung des Rheinbettes oberhalb Straßburg erreicht werden, daß große seetüchtige Kähne direkt von London nach Basel gelangen können. Die „Association of British Chambers of Commerce" hat anläßlich ihrer Jahresversammlung in London am 16. Juni 1921 einstimmig eine Resolution gefaßt, die sich in ähnlichem Sinne ausspricht.

Die schweizerische Delegation hat sich ihrer Aufgabe mit großer Hingebung gewidmet; in der Zentralkommission sind die vorgebrachten Wünsche mit Wohlwollen aufgenommen worden. Es möge nochmals daran erinnert werden, daß unserem Lande in erster Linie die einwandfreie Verbindung mit dem Meere nottut. Nur bei vollwertigem Anschluß ans Meer können Wasserstraßen im Inneren des Landes eine Zukunft haben."

Auch der Bundespräsident Dr. Haab, der eine Zeit lang schweizerischer Gesandte in Berlin war, hatte dieser Tage Gelegenheit, in Basel sich über die Rheinfrage in grundsätzlicher Weise auszusprechen. Es war dies bei Anlaß des offiziellen Tages der Schweizer Mustermesse, die gegenwärtig in Basel für einen starken Besuch aus allen Gauen des Schweizerlandes ihre Tore weit geöffnet hält. In seiner Begrüßungsansprache stellte er Mustermesse und Rheinschiffahrt als zwei bedeutende Errungenschaften einander gegenüber und gab zur letzten Frage folgende programmatischen Aeußerungen: Einen weitern Lichtblick in dem heutigen wirtschaftlichen Dunkel bildet nun aber ganz besonders auch die demnächstige Eröffnung des Basler Rheinhafens, dieser Schöpfung und Krönung des zähen und zielbewußten Willens Basels und seiner Behörden. Erst dadurch wird der Rhein, als größte europäische Wasserstraße, dem Welthandel Basels und damit der Schweiz voll dienstbar gemacht, und es werden deshalb auch die Bundesbahnen ihre Aufgabe darin erblicken, durch geeignetes Zusammenwirken und durch die zweckentsprechende Anpassung ihrer Anlagen dazu beitragen, so weit es heute in ihren Kräften steht, diesen Rheinhafen zu einem erstklassigen Verkehrsinstrumente auszugestalten.

Und ich spreche im Namen des Bundesrates, wenn ich erkläre, daß es selbstverständlich unsere hohe Pflicht ist, darüber zu wachen, daß die Zufahrt zu diesem Hafen für alle Zukunft gesichert, unabhängig erhalten und so vollkommen als immer möglich gestaltet wird.

Nun verstieße es gegen die zwischen Bund und Kantonen unerläßliche Offenheit, heute einfach mit Stillschweigen darüber hinwegzugehen, daß in dieser Angelegenheit eine Verstimmung eingetreten ist zwischen Basel und Bern, und es sitzt diese Frage, man möge wollen oder nicht, heute ebenfalls bei uns zu Gaste. Ich will hier nicht mehr untersuchen, ob die Erregung der letzten Wochen nicht hätte vermieden werden können oder sollen und worauf es zurückzuführen ist, daß dies nicht geschah. Sie werden auch ohne weiteres begreifen, daß ich mir in einer so schwierigen und delikaten internationalen Angelegenheit, zumal während der Tagung der Rheinzentralkommission, eine gewisse Reserve auferlegen muß, auch auf die Gefahr hin, daß ich deshalb die Haltung des scharf angegriffenen Bundesrates nicht heute schon urbi et orbi mit derjenigen Rückhaltlosigkeit auseinandersetzen kann, die sicherlich dazu führen würde, sein Vorgehen begreiflich erscheinen zu lassen.

Ich stelle hier lediglich zwei Tatsachen fest: Einmal bestätige ich, was mein Kollege Herr Chuard im Nationalrate ausgeführt und übrigens mit einem damals verlesenen Brief unseres bisherigen verdienten ersten Delegierten in der Rheinzentralkommission belegt hat, nämlich, daß es dem Bundesrate aus Gründen, die außerhalb seiner Macht lagen, nicht möglich war, diesen der Delegation als Mitglied zu erhalten und ganz besonders dessen Mitarbeit an der gegenwärtigen Straßburger Tagung zu erwirken. Alles was sonst darüber angedeutet und behauptet worden ist, hat und hätte einen entscheidenden Einfluß nicht ausgeübt. Und sodann erkläre ich mit der ganzen Verantwortlichkeit meiner Stellung: der Bundesrat hat sich in seiner Haltung und in seinen Entschließungen in der Rheinschiffahrtsangelegenheit nie durch Schwäche oder Nachgiebigkeit gegenüber irgend jemanden beeinflussen lassen, noch wird dies je geschehen. Die einzige Richtlinie, von der er sich nicht

abdrängen läßt, ist und wird sein, das Interesse der schweizerischen Rheinschiffahrt und das Bestreben, dieser auf Grund sorgfältiger technischer Studien den höchstmöglichen Grad von Leistungsfähigkeit zu sichern. Daß das unser einziges Ziel ist, davon haben sich wohl auch die Vertreter der beiden Basel in der letzten Besprechung in Bern überzeugt.

Diesen Tatsachen gegenüber spielen Aussetzungen an dem eingeschlagenen procedere, über das man bei Kenntnis aller Verhältnisse ebenfalls in guten Treuen verschiedener Auffassung sein kann, nur eine untergeordnete Rolle.

Ich hoffe und wünsche von ganzem Herzen, daß die Wolke der Mißstimmung nunmehr wieder der Sonne gegenseitigen freundeidgenössischen Sichverstehens weichen werde, und ich bin unendlich glücklich, feststellen zu können, daß dies zu geschehen scheint.

Der Bundesrat muß und darf das Vertrauen beanspruchen, daß er in dieser sowohl für Basel als die ganze Eidgenossenschaft gleich hochwichtigen Frage die schweizerischen Interessen mit Sorgfalt, aber auch mit voller Entschiedenheit wahrt, und ich bin sicher, daß auch Sie sich noch davon überzeugen werden, daß er dies je und je getan hat.

Verehrteste Anwesende! Ich habe den festen Glauben, daß der Erfolg der restlosen Arbeit Basels als Messestadt und Rheinhafenstadt nicht ausbleibt und daß Basel immer mehr sein wird, was es ist und war: das Handelsemporium des Oberrheins und die wichtigste Vermittlerin des schweizerischen mit dem Weltverkehr. V. K.

Bericht der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel über die Lage der Rheinschiffahrt im Monat April 1922. Der Wasserstand war in diesem Monat so außergewöhnlich günstig, wie seit langer Zeit nicht mehr. Der Cauber Pegel bewegte sich fast stets über 3 m. Er zeigte am 1. April 2,26 m, stieg dann bis zum 10. auf 3,66 m, erreichte am 12. bereits 4,10 m und am 22. seinen Höchststand von 4,83 m. Dann ist bis zum 27. ein leichtes Fallen zu verzeichnen. Der Stand am 27. betrug 4 m.

Infolge dieses günstigen Wasserstandes konnten selbst die größten Schiffe auf allen Strecken bis nach Mannheim voll abgeladen werden. Der günstige Wasserstand ermöglichte auch einen lohnenden Durchgangsverkehr nach den oberhalb Mannheim gelegenen Bestimmungsplätzen. Das Wasser stieg einige Tage sogar so stark, daß infolge der zu starken Strömung der Anhang der Schleppboote vermindert werden mußte und verschiedene Ladestellen unter Wasser gesetzt wurden. Der höchste Wasserstand wurde am 22. d. M. mit 4,73 m über Ruhrorter Pegel erreicht. Bereits am 23. jedoch trat ein Rückgang des Wassers ein, so daß die unter Wasser gesetzten Ladestellen wieder hochwasserfrei wurden. Leichterungen kamen im Berichtsmonat überhaupt nicht in Frage.

Allem Anscheine nach wird für die nächste Zeit dieser günstige Wasserstand bleiben. Der Talverkehr war, wie im Vormonat, weiter lebhaft, jedoch war die Nachfrage nach Schiffsraum nicht stärker als das Angebot.

Ein Mangel an Leerraum ist im vergangenen Monat nicht zu verzeichnen. Zu Beginn des Monats war Leerraum sogar reichlich vorhanden und das Angebot überstieg die Nachfrage bedeutend. Eine in der Mitte des Monats einsetzende besonders starke Nachfrage wies der hiesige Bezirk auf infolge der starken Verfrachtung von Kohlen nach den süddeutschen Bestimmungsplätzen aus dem freien Markt. Diese starke Nachfrage nach Kahnraum ließ im letzten Monatsdrittel wieder etwas nach. Exportkohlen wurden in größeren Mengen nach Straßburg ausgeführt, im übrigen im gleichen Verhältnis nach Belgien und Rotterdam zur weiteren Verwendung verladen. Da die Wagengestellung seitens der Eisenbahn sehr mangelhaft war, so kamen vor allem starke Verzögerungen vor, die eine Beladung der Schiffe über Gebühr lange hinauszogen.

Die Frachten von den Rhein-Ruhrhäfen nach Mannheim zeigten bis zur Mitte des Monats keine wesentlichen Aenderungen. Die Frachtsätze von den Rhein-Ruhrhäfen nach Mannheim beliefen sich auf 35 Mk. je Tonne und vom Rhein-Herne-Kanal nach Mannheim auf 37 Mk. je Tonne und stiegen vom 11. ab auf 40 Mk. je Tonne.

Die Tagesmiete stellt sich ab Rhein-Herne-Kanal bis einschl. Mannheim auf 1,35 Mk. und nach den Mainhäfen auf 1,38 Mk. je Tag und Tonne Tragfähigkeit bei 25 Tagen Garantie. Ab Ruhrhäfen betrug die Tagesmiete 1 Mk. je Tag und Tonne Tragfähigkeit, Basis Rhein-Ruhrhäfen Mannheim mit Aufschlägen bis zu 0,03 Mk. nach den oberhalb Mannheim gelegenen Orten bei einer Gewähr der Reisedauer von 25 Tagen und bei freien Schleppkosten für den Schiffer.

Das Schleppgeschäft hielt sich wie im Vormonat in ruhigen Grenzen. Zu Beginn des Berichtsmonats trat sogar teilweise ein Rückgang ein, so daß für die in Duisburg vorhandenen Boote keine ausreichende Beschäftigung möglich war. Dann aber setzte wieder ein etwas reger Verkehr ein und es konnten sogar eine ganze Anzahl von bisher aufgelegt gewesenen Schleppdampfern in Fahrt gestellt werden. Daß trotzdem noch starke Nachfrage nach Schleppkraft vorhanden war, läßt sich darauf zurückführen, daß die Schleppdampfer bei dem seit Mitte des Monats herrschenden hohen Wasserstande mit bedeutend längerer Fahrzeit rechnen müssen und daher der Umlauf der Boote nicht so schnell stattfindet.

Die Schlepplöhne erfuhren zu Beginn des Monats keine wesentlichen Änderungen, wurden jedoch in der Mitte des Monats erhöht. Sie betrugen vom 1. bis 12. April 50 Mk., stiegen am 13. auf 55, am 15. auf 60 Mk. und betrugen vom 20. ab 70 Mk.

Der Kohlen- und Koksversand war im Berichtsmonat sehr lebhaft. Da ein großer Teil der zur Verladung kommenden Kohlen für die Entente bestimmt ist, so sind die Vorräte in Süddeutschland noch immer sehr knapp. Die Kohlenverfrachtungen nach Belgien und Holland traten hinter denjenigen nach dem Oberrhein stark zurück. Infolge der Erhöhung der Bergarbeiterlöhne trat auch eine Erhöhung des Kohlenpreises ein.

Die Kipperleistungen waren zu Anfang des Monats gering und betrugen durchschnittlich nur 23 000 Tonnen arbeitstäglich. Vom 10. ab erfuhren sie jedoch eine bedeutende Aufbesserung und erreichten am 13. sogar 57 624 Tonnen. Die Durchschnittshöhe beträgt etwa 30 000 Tonnen arbeitstäglich. Bei dem ersten verstärkten Wasserzulauf war es versäumt worden, die Kipperschüttern an den mechanischen Kippern rechtzeitig einzuziehen; dabei wurde es versäumt, Sonntags durchzuarbeiten, wodurch eine Überfüllung eintrat, die bei rechtzeitiger Vorsorge hätte vermieden werden können, nun aber ungefähr eine Woche hindurch hemmend auf den Umschlag einwirkte.

Auch sonstige Schwierigkeiten machten sich an den Kippern geltend, die hauptsächlich auf ein etwas gleichgültiges Verhalten der Schiffsbemannungen zurückzuführen sind, indem diese, entgegen früherer Übung, die Anordnungen über die rechtzeitige Vorlage vor den angewiesenen Kippern nicht mit der nötigen Schnelligkeit ausführten.

Die Zahl der nach dem Oberrhein abgeschleppten Kähne betrug vom 1. bis einschl. 27. April insgesamt 479 Kähne mit 485 957 Tonnen, oder im Durchschnitt arbeitstäglich 23 Kähne mit 23 141 Tonnen. (Im Vormonat in der Zeit vom 1. bis 28. 568 Kähne mit 554 700 Tonnen, im Durchschnitt arbeitstäglich 24 Kähne mit 23 112 Tonnen.) Nach dem Main wurden in der gleichen Zeit 17 Kähne mit 17 266 Tonnen geschleppt. (Im Vormonat in der Zeit vom 1. bis 28. 10 Kähne mit 9864 Tonnen.)

Die Beschäftigung der Getreidespedition im Monat April war ungleichmäßig. Im ganzen war der Umschlag nach wie vor ungenügend. Die in den Lägern noch vorhandenen Bestände wurden zum großen Teil abgespeichert. Die Übernahmesätze für Getreidepartien von Rotterdam und Antwerpen nach Duisburg waren außerordentlich gedrückt und stellenweise unter Selbstkosten übernommen.

In dem übrigen Umschlags- und Speditionsgeschäft in den Ruhrhäfen herrschte im allgemeinen eine zufriedenstellende Beschäftigung.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 11. Mai. Die Lage im Zechengebiete hat sich gegenüber der Vorwoche etwas gebessert. Da die meisten Zechen am „Weltfeiertag" wenig Kohlen gefördert haben, wäre der Versand aus dem Ruhrgebiet geringer ausgefallen, wenn nicht ein größerer Teil der Haldenbestände zur Verfrachtung gekommen wäre. Infolgedessen wurden auch der Schiffahrt mehr Kohlen als in der letzten Zeit zugewiesen. Trotz der Mehrverfrachtung warten auch jetzt noch an Schleuse 7 zahlreiche leere Kähne auf Ladung. Wenn nicht eine Stockung in der Entladung der Seedampfer in Emden und Bremen eintreten soll, ist es notwendig, daß der Kanalschiffahrt größere Mengen Kohlen zur Verfrachtung in östlicher und nördlicher Richtung zugewiesen werden als in den letzten Wochen. Der Schleppbetrieb konnte den Verkehr bewältigen. Da das Schleppamt am 1. Mai nicht schleppte, so mußte naturgemäß auch ein großer Teil der auf Monopol angewiesenen Schiffe die Arbeit einstellen; sonst hätte das Schleppamt den Verkehr an den übrigen Tagen der Woche wohl nicht in normaler Weise durchführen können.

Die Güterzufuhr von See in den Industriebezirk war über den Kanal und über die Weser ziemlich lebhaft. Den Umschlagshäfen wurden größere Mengen Eisenerz, Getreide, Mehl, Oel usw zugeführt. Die Umschlagsbetriebe waren wieder voll beschäftigt und haben auch in dieser Woche noch genügend beladene Kähne zum Löschen vorliegen. Der Verkehr auf den Hafen- und Hafenkleinbahnen war durchweg gut.

Die Erzankunft in Emden war in der Berichtszeit gut. Die Schiffahrttreibenden konnten in genügender Menge Leerraum zur Verfügung stellen. Die größte Menge Erz, sowie auch das von einigen Seedampfern eingebrachte Getreide konnte wasserseitig übernommen und über den Kanal zum Industriebezirk befördert werden. Es besteht bei der geringen Kohlenverfrachtung zur See die Gefahr, daß durch eine Verzögerung oder Eintreffen einer geringen Anzahl Kohlenkähne ein Mangel an leeren Schiffen zum Entladen der Seedampfer eintritt. Diese Stockung würde für

die ein- und ausgehenden Seedampfer nachteilige Folgen haben. Die Güterzufuhr aus dem hannoverschen Gebiet zum Westen läßt noch zu wünschen übrig. Die Zementverladung über den Wasserweg hat wieder langsam eingesetzt.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund	61 (45)	67 (46)	128 (91)	43 (34)	4 (4)
Hamm i. W.	13 (11)	10 (11)	23 (22)	13 (11)	1 (1)
Münster i. W.	15 (8)	11 (9)	26 (17)	14 (7)	0 (0)

Wanne-West: Kohlenumschlag . . . . . 33915 (37742) t
Ost: Umschlag auf Schiff . . . . . } -- (600) t
Umschlag von Schiff . . . . . } t
Zufuhr von Eisenbahn . . . . . 1707 (2515) t
Abfuhr zur Eisenbahn . . . . . 2408 (2678) t
Unser Fritz: Kohlen- und Koksumschlag . . . 5471 (8444) t
Hafen Nordstern: dto. . . . . 5280 (6240) t
Schleuse Münster:
Südl. Richt.: 44 (45) Schleppzüge mit 79 (70) beladenen Kähnen mit 39591 (40739) t
Nördl östl. Richt.: 44 (53) Schleppzüge mit 113 (103) beladenen Kähnen mit 57134 (56889) t

Dortmund, 11. Mai. Verkehr und Güterumschlag waren in der Berichtswoche gut. Es wurden vornehmlich Eisenerz (34 Schiffe), Sand (5), Oel, Weizen und Mehl eingebracht. Die Umschlagsvorrichtungen waren gut beschäftigt und haben auch zum Teil noch genügend beladene Schiffe vorliegen. Der Verkehr auf der Hafen- und der Kleinbahn waren befriedigend. Insgesamt verkehrten in den Häfen 128 (91) Schiffe, von denen 61 (45) ein- und 67 (46) ausgelaufen sind. Beladen wurden 43 (34) Kähne mit Erz, Oel, Getreide usw. eingebracht; außerdem liefen 8 leere Schiffe ein. In derselben Zeit verließen 4 (4) mit Schlacken beladene Kähne sowie 53 leere Schiffe und 10 Schleppdampfer den Hafen.

Hamm i. W., 11. Mai. Der Schiffsverkehr war während der Berichtszeit gut. Angekommen sind 15 (11) Schiffe mit zusammen 5931 (6814) t Kohlen, Koks, Briketts und Getreide. Abgeschleppt wurden 9 (10) leere Schiffe und 1 (1) Schiff mit 250 (400) t Weizen. Umgeschlagen wurden vom Wasser zusammen 5163 (6046) t Kohlen, Briketts und Getreide. — Im Monat April verkehrten im Hafen 99 Schiffe, von denen 47 ein- und 52 ausgelaufen sind. Der Gesamtgüterumschlag betrug 24 721 t, wovon 23 936 t zur Einfuhr und 785 t zur Ausfuhr gehörten. Die eingeführten Gütermengen bestanden in 19 588 t Kohlen und Koks (39 Schiffe), 4013 t Getreide (7 Schiffe) und 435 t Braunkohlenbriketts; ausgeführt wurden 785 t Zement.

Wanne i. W., 11. Mai. Der Umschlag im Westhafen zeigte wie immer in der ersten Woche des Monats einen kleinen Rückgang. Sonst ist eine Aenderung gegen die Vorwoche nicht eingetreten. Der Umschlag im Westhafen erreichte 33 915 (37 742) t. Im Osthafen wurde nichts (600 t) verladen. Zufuhr über die Reichsbahn 1707 (2515) t. Abfuhr 2408 (2678) t.

Hafen Zeche Unser Fritz, 11. Mai. In der Betriebswoche wurden 5471 (8444) t Kohlen umgeschlagen.

Hafen Nordstern, 11. Mai. Der Hafenumschlag in der Berichtswoche betrug 5280 (6240) t.

Münster i. W., 11. Mai. Der Schiffseingang betrug in der Berichtswoche 14 (8) Schiffe, beladen mit 887 (550) t Kohlen, 368 (—) t Koks, 250 (151) t Steine, 655 (—) t Roggen, 921 (870) t Weizen. Gesamtmenge 3081 (2526) t. Außerdem lief ein leerer Kahn in den Hafen ein. Der Ausgang betrug 11 (9) leere Kähne. Die Elevatoren und Kräne waren nur teilweise beschäftigt. Schleuse Münster: Zu Berg: 44 (45) Schleppzüge mit 28 (48) leeren und 79 (70) beladenen Kähnen. Gesamtmenge 39 591 (40 739) t. Zu Tal: 44 (53) Schleppzüge mit 113 (103) beladenen Kähnen. Gesamtladung: 57 134 (56 889) t.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Braunschweigs Kanalhafen. Braunschweig, 27. April. Eine dieser Tage im braunschweigischen Staatsministerium abgehaltene Konferenz, an der Vertreter der Stadt, des Handels und der Industrie teilnahmen, beschäftigte sich wieder einmal mit dem Mittellandkanal. Die Konferenz sollte sich zu einem von der Stadtverwaltung ausgearbeiteten Projekt über die Hafenanlagen äußern, über deren Plazierung man sich noch im unklaren befand. Es lag ein Projekt vor, das den Bau eines Stichkanals im Norden der Stadt Braunschweig umgehen will. Zu diesem Zwecke müßte der Hafen direkt längs des Mittellandkanals gebaut werden, allerdings soweit hineingeschoben in ländliche Bezirke, daß dort die Niederlassung der Industrie nicht zu erwarten ist. Man entschloß sich für das Projekt, das den Hafen anschließend an den 2 Kilometer langen Stichkanal nördlich der Stadt Braunschweig in der Gemeinde Oelper vorsieht. Die Konferenz bezweckt nur eine Aussprache. Zum Bau wird es zunächst noch nicht kommen, da das Geld fehlt, und erst die Fortführung des Mittellandkanals abgewartet werden muß.

Hannover, 11. Mai. In der Berichtsvorwoche war der Verkehr in den verschiedenen hannoverschen Häfen wieder lebhafter. 61 (29) Fahrzeuge mit 33 318 (15 266) t kamen in den hiesigen Häfen an. An Rückladung war ungefähr die gleiche Menge wie in der Woche vorher auf dem Markt. Der Ausgang betrug 47 (47) Kähne mit 8557 (7743) t Gütern. — In der Berichtswoche war der Verkehr in den verschiedenen hannoverschen Häfen wie folgt: Eingelaufen sind insgesamt 41 (61) Kähne mit 20 200 (33 318) t Gütern, während sich der Ausgang auf 46 (47) Fahrzeugen mit 7845 (8557) t belief.

Emden, 11. Mai. In der Berichtswoche trafen hier zirka 38 000 t Eisenerze von Skandinavien ein. Von diesen Mengen wurden zirka 28 000 t auf dem Wasserwege und der Rest per Waggon dem Industriegebiet zugeführt. Der D. „Faxfleet" brachte zirka 1000 t englische Bunkerkohlen an. Während im Anfang der Woche Kahnraum genügend gestellt werden konnte, machte sich gegen Ende der Woche Mangel an Leerraum bemerkbar. Es ist dies darauf zurückzuführen, daß Kohlenkähne vom Zechengebiet hier nur sehr spärlich eintreffen. Ausgehend wurden zirka 300 t Eisen und zirka 16 000 t Kohlen verladen.

d) Elbe und Saale.

Monatsbericht über die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe für April 1922. Während des ganzen Monats waren die Wasserverhältnisse günstig, sodaß durchweg die Tragfähigkeit der Fahrzeuge voll ausgenutzt werden konnte. Leider reichte das Güterangebot nur aus, um einen beschränkten Teil des vorhandenen Raumes zu beschäftigen.

Das Hamburger Berggeschäft hielt sich in den ruhigen Bahnen des Vormonats; im wesentlichen kam Getreide, hauptsächlich Weizen, zur Verschiffung, daneben sind noch einige Schwefelkies- und Phosphattransporte zu erwähnen. Leerraum war stets überreichlich vorhanden; die in Hamburg liegende Leertonnage kann auf 150 000 To. geschätzt werden. — An der Mittelelbe haben die schon im März berichteten Salzverladungen ihren Fortgang genommen und hat sich das Talgeschäft etwas belebt. Die Bergverladungen haben dagegen nachgelassen. Das Zuckergeschäft ist durch den bereits dreiwöchigen Streik in den Magdeburger Raffinerien sehr beeinträchtigt worden.

Der sächsische Verkehr blieb weiter sehr ruhig; an Talgütern sind hauptsächlich Eil- und Stückgut, daneben einige Ladungen Steinkohle und Rohkohle zu erwähnen.

In Böhmen war der Verkehr lebhaft, immerhin reichen doch die Importmengen nicht an die Monatsmengen des Vorjahres heran. Die Einfuhr bestand hauptsächlich aus Salz, Getreide, Mais, Kupfer, Schwefel, Stückgütern. In der Ausfuhr überwog Zucker, der diesmal auch in größeren Mengen über Melnik verladen wurde; daneben sind noch Bretter, Zement, Zellulose, Gerste erwähnenswert.

Der schon im Vormonat erwähnte Mangel an Bunkerkohlen an den deutschen Stationen hat leider weiterhin angehalten, ohne daß durchgreifende Maßnahmen zur Abhilfe getroffen worden wären.

Die Verhandlungen mit den Arbeitnehmerorganisationen über neue Lohn- und Arbeitsbedingungen haben zu einer Einigung geführt. Die Löhne sind entsprechend der allgemeinen Entwicklung abermals erheblich erhöht worden und betragen jetzt für

Kapitäne	798 ℳ
Leitende Maschinisten	798 ℳ
1. Steuerleute	767 ℳ
Maschinisten	767 ℳ
1. Heizer	736 ℳ
Deckleute	705 ℳ

Im übrigen ist die gleitende Lohnskala beibehalten worden und zwar bis Ende Juni.

Als bemerkenswerte Erweiterung der bisherigen Bedingungen ist zu erwähnen, daß bei einer rückläufigen Bewegung der Indexzahlen eine ausgleichende Herabsetzung der Lohnsätze erst nach einer Übergangszeit von drei Monaten eintreten darf, während Lohnsteigerungen je nach Erhöhung der Indexziffer von Monat zu Monat eintreten. Einschneidende Zugeständnisse müßten auch hinsichtlich der Auslegung des § 616 B. G. B. gemacht werden. Es sind die Tage festgesetzt worden, während welcher aus den verschiedenen Anlässen Fortzahlung des Lohnes erfolgen muß. Hervorgehoben sei nur, daß die Lohnfortzahlung in Krankheitsfällen je nach der Dienstzeit der Mannschaften bis zu fünf Wochen erfolgen muß.

Bericht der Firma Spediteur-Verein Herrmann und Teilnehmer über den gegenwärtigen Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg. Nachdem die Flußschiffahrt vor rund zwei Monaten den Betrieb wieder eröffnet und damit einen beträchtlichen Teil des Güterverkehrs wieder auf ihre Schultern genommen hat, macht sich die hierin begründete Ent-

lastung der Eisenbahn in steigendem Maße fühlbar und der Waggonverkehr zeigt die erwartete und von allen beteiligten Kreisen sehnlichst erhoffte fortschreitende Besserung, wenn auch leider noch nicht gesagt werden kann, daß die Zustände schon wieder ganz normal geworden sind. Wir nähern uns freilich bereits wieder den Sommermonaten, in denen häufig schon Kleinwasser aufzutreten pflegt, aber für den Monat Mai ist nach allen Erfahrungen früherer Jahre und insbesondere nach der gegenwärtig überall so feuchten Witterung mit einer Behinderung der Flußverkehre noch nicht zu rechnen, und dringend ist zu hoffen, daß die Binnenschiffahrt in diesem Jahre recht lange von Beschränkungen und von einer Verminderung ihrer Leistungsfähigkeit verschont bleiben möge. Der Wassertransport muß heute um so mehr in die Kalkulation jeden Versenders gestellt werden, als die Eisenbahnfrachten am 1. Mai eine erneute Erhöhung um 20 % erfahren, sodaß die letzthin allmonatlich eingetretenen Steigerungen heute Frachten ergeben, die um mehr als 160 % über den Januar-Sätzen liegen. Aber die Eisenbahn bietet den Verladern dafür wenigstens auch einmal eine Verkehrsverbesserung, nämlich die Einführung fester Lieferfristen, die, jahrelang aufgehoben, mit dem heutigen Tage wieder in Kraft treten und deren Auferstehung von Handel und Industrie freudig begrüßt werden wird. Von den besonderen Verhältnissen Hamburgs selbst ist zu berichten, daß die Platzspesen sich leider immer mehr verteuern. Eine weitere Heraufsetzung der Löhne der Hafenarbeiter, die am 15. April erfolgte, und, zunächst für die kurze Spanne von vier Wochen, 35 Mark pro Tag beträgt, hat sich natürlich wieder in einer Erhöhung aller Unternehmerpreise ausgewirkt und auch die Kaiverwaltung hat sich gezwungen gesehen, die Kaigebühren, die zuletzt im Dezember v. J. erhöht worden waren, mit Wirkung vom 18. April erneut, und zwar um ca. 25 %, heraufzusetzen. Wir nähern uns mit raschen Schritten dem Augenblick, wo der vorläufig immer noch sehr lebhafte Verkehr Hamburgs zu Gunsten anderer kontinentaler Häfen ins Stocken geraten muß

Die Flußfrachten, deren Höhe sich jetzt ja weniger nach Angebot und Nachfrage der Ladung, als nach den Betriebsunkosten und dem Vergleich mit den konkurrierenden Eisenbahnfrachten richtet, stellen sich heute von Hamburg wie folgt nach:

Magdeburg	2060	Coswig	2310
Schönebeck	2090	Kleinwittenberg	2410
Barby	2120	Torgau	2900
Aken	2150	Dresden	3700
Riesa	3300	Schönpriesen-Außig	5400
Laube-Tetschen	5100	Berlin Kohlen	1600
Berlin Getreide	2300	Breslau	4500
Wallwitzhafen	2180		

Pfg. für 100 kg

Die Frachtsätze verstehen sich für Güter der Eisenbahntarifklasse C.

e) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.

für die Woche vom 29. April bis 5. Mai 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte

Schiffsfrachten in Mark je Tonne (also exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	167,—	164,—	—	219,—	216,—	247,—	244,—	—
b) Unterspree	178,—	—	—	230,—	—	258,—	—	—
2. Rohzucker in Säcken	—	167,—	245,—	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer Beladung unter	1,40 m
20 %	„ „ „ „	1,30 „
30 %	„ „ „ „	1,20 „
40 %	„ „ „ „	1,10 „
50 %	„ „ „ „	1,00 „

Der Wasserstand der Oder ist zurückgegangen. Im Kohlenumschlag in den oberen Häfen ist in der Berichtswoche eine Verschlechterung eingetreten. Es wurden noch nicht 48000 t verkippt. Der Erzumschlag betrug etwas über 8000 t.

Die Breslauer Schleusen passierten in der Berichtswoche zu Berg 14 beladene Fahrzeuge, 201 leere, zu Tal 166 beladene Fahrzeuge, 5 leere.

Die Erzeingänge in Stettin sind geringfügig.

Hamburg ist mit Getreideverladungen nach der Oder gut beschäftigt.

Wasserstände:

Ratibor:	am 28. 4 22 = 1.70 m	am 5. 5. 22	= 1,55 m
Ransern oben:	„ 28. 4. 22 = 4.54 m	„ 5. 5. 22	= 4,68 m
Ransern unten:	„ 28. 4. 22 = 2.68 m	„ 5. 5 22	= 3,02 m
Neiße i./Wartha:	„ 28. 4. 22 = +0,12 m	„ 5 5. 22	= +0,10 m

f) Östliche Wasserstraßen.

Binnendampferverkehr Danzig—Deutschland. Für die Zollkontrolle des Binnendampferverkehrs zwischen dem Gebiet der Freien Stadt Danzig und Deutschland ist von der Danziger Oberzolldirektion eine Dienstanweisung erlassen, in der folgendes bestimmt wird:

Im Dampferverkehr Danzig—Königsberg und Danzig—Elbing müssen sämtliche Dampfer von dem Schäfereibollwerk zwischen dem Gebäude der Oberzolldirektion und dem Packhof abfahren. Die Abfertigung der Reisenden und ihres Handgepäcks wird in der Revisionshalle 4 des Packhofes durch das Zollamt I vorgenommen. Die Dampfer werden auf der Fahrt bis zum Dubbashaken von einem Zollbeamten begleitet, der die unterwegs aufgenommenen Güter und Reisenden abfertigt.

Sämtliche aus Deutschland in das Freistaatgebiet eingehenden Dampfer haben im Dubbashaken einen Zollbeamten an Bord zu nehmen, der den Dampfer nach Danzig begleitet und die Personen sowie den Teil der Ladung abfertigt, der unterwegs von Bord geht. Im übrigen findet die Zollabfertigung der Ladung und der Reisenden durch das Zollamt I Packhof in Danzig statt. — Eine Zollkontrolle auf der Strecke Danzig—Kalthof (Marienburg) erübrigt sich, da deutscher Boden nicht berührt wird. H. M.

Von der polnischen Weichselschiffahrt. Allmählich fällt es jetzt jenen Staaten wie Schuppen von den Augen, daß sich nicht alle Wirtschaftszweige verstaatlichen lassen. Schon in der Vorkriegszeit wurde allgemein zugegeben, daß die Gemeinde teurer als der einzelne Arbeitgeber, der Kreis teurer als die Gemeinde, die Provinz noch teurer als der Kreis und der Staat bzw. das Reich am — teuersten baue und einen Betrieb aufrecht erhalte.

Der Sozialismus wollte es vor dem Kriege besser wissen und erstrebte, sobald er nach dem Zusammenbruche der alten Staatsordnung an das Ruder gekommen, die schablonenmäßige Sozialisierung auf möglichst allen Gebieten an. Am radikalsten ging in der Verstaatlichung Rußland vor, das dadurch grauenhaftes Elend und Verwüstung heraufbeschworen hat.

In Polen ergoß sich der Sozialisierungsregen nicht so weit: aber auch in Polen wurde beispielsweise die Weichselschiffahrt nahezu verstaatlicht. Die Regierung kaufte oder mietete bzw. beschlagnahmte Fahrzeuge und benutzte sie hauptsächlich zur Beförderung der im Danziger Hafen eingetroffenen Güter, besonders aus Amerika.

Zur Regelung der Weichselschiffahrt wurde in Warschau ein Wirtschaftsamt gegründet, dessen Dienststellen in Warschau, Thorn und Danzig vollauf beschäftigt waren. Daß die polnischen Reedereien mit diesem Schritt der Regierung unzufrieden waren, darf nicht wundernehmen. Die Weichselschiffahrt konnte mit der Eisenbahn nicht konkurrieren, weil ihre Tarife zu hoch waren und die Summen von den Steuerzahlern aufgebracht werden mußten. So unwirtschaftlich konnte kein Reeder handeln, wollte er nicht in kurzer Zeit fallieren.

So sind gegen zwei Jahre ins Land gegangen. Mit dem Schiffsbestande ist es nicht günstig bestellt, und bei der traurigen Finanzlage des Staates erschien deshalb die längere Aufrechterhaltung der verstaatlichten Weichselschiffahrt nicht ratsam. Was sollte nun aber aus den Schiffen und dem sonstigen Schiffahrtsgerät werden?

Als Retter in der Not tauchte rechtzeitig die neugebildete Aktiengesellschaft „Vereinigte Polnische Schiffahrt" (Zjednoczona Zeglnga Polska) auf, mit welcher die Regierung einen Vertrag abgeschlossen hat, wonach der gesamte Schiffspark der polnischen Staatsschiffahrt an die Gesellschaft übergeht. Die neue Gesellschaft will nun in Kürze einen Personen- und Güterverkehr auf der Weichsel von Warschau—Plock—Wloclawek—Thorn—Danzig und umgekehrt errichten.

Da eine andere polnische Gesellschaft von Danzig aus den Küstenschiffahrtsverkehr bis Hela und Gdingen übernehmen will, so wären die heimischen Danziger Reedereien so gut wie brachgelegt — wenn alles glatt ginge. Man kann aber heute schon voraussagen, daß der Betrieb nicht glatt gehen werde. In Polen werden über Nacht Gesellschaften mit „Millionen" gegründet und verschwinden dann ebenso schnell.

Wenigstens ging es so im vorigen Herbst mit der Polnisch-Amerikanischen Schiffahrtsgesellschaft, die 1920 in Neuyork begründet und im Herbst 1921 zusammengebrochen war. Es ist sehr

lehrreich, wie in Neuyork das erforderliche Gründungs- und Betriebskapital aufgebracht wurde. Doch wir wollen nicht zu schwarz sehen. Was deutsche Reedereien nicht ausführen können, gelingt am Ende polnischen. Der Pole war immer mehr Optimist, und wenn auch nicht immer alles so kam, wie es gewünscht wurde, die Sache machte doch von sich reden, und das ist unter Umständen auch was wert. Die Weichsel ist nur bis auf die geringfügige untere Stromstrecke polnisch, und für einen polnischen Strom gehört auch eine polnische Schiffahrt. H. M.

Weichselschiffahrt und Holzhandel. Die Weichselschiffahrt bietet seit der politischen Neugestaltung ein ganz anderes Bild, und der Verkehr ist noch immer sehr schwach. Aus Polen kamen in der Woche bis Ende April einige Kähne mit Holz. Da die Wasserverhältnisse noch immer günstig sind, so können die Kähne mit voller Ladung schwimmen. Die Fahrtiefe beträgt auf der ganzen Weichsel bis Thorn fast 2 Meter. In letzter Zeit wurden zehn leere Kähne von einem polnischen Motorschlepper nach Bromberg gebracht, um dort Holz und Mauersteine zu laden. Im Sommer sollen dem Vernehmen nach viel Nutzholz und Mauersteine aus Polen die Weichsel abwärts befördert werden. Die Einlager Schleuse passierten in der letzten Aprilwoche 32 Kähne und 1 Floß mit 964 cbm Rundkiefern. Im Danziger Hafen laden 17 Dampfer Holz. Die Holzausfuhr ist äußerst lebhaft, und täglich werden größere Holzmengen in den Hafen befördert. M.

Das Kanalprojekt Warthe—Netze beschäftigt wieder einmal die polnische Handelskammer zu Posen. Durch den zu erbauenden Kanal sollen Warthe und Netze mit dem Bromberger Kanal und füglich mit der Weichsel verbunden werden, so daß Posen mit Danzig unmittelbar verbunden wäre. Nach dem neuen Plane soll der Kanal bei Obornik beginnen und über Rogasen bei Nakel in die Netze münden. Das Warschauer Verkehrsministerium hat aber ein anderes Kanalprojekt ausgearbeitet, wonach die Netze von Konin her bei Hohensalza verbunden werden soll. Welches von beiden Projekten schließlich zur Ausführung kommen wird, läßt sich augenblicklich noch nicht sagen. Vom Koninplane wurden seinerzeit sehr eingehende Angaben gemacht, und es hatte den Anschein, als ob mit dem Bau des Kanals bereits begonnen worden wäre. In Polen ist man bei der regen Phantasie der Polen um Projekte nicht verlegen. Mit der Ausführung freilich sieht es dann etwas anders aus, und so bleibt weiteres abzuwarten. M.

g) Ausland.

Das italienische Binnenschiffahrtsprogramm. Im italienischen Senat hat der bekannte Vorkämpfer der Binnenschiffahrt Romanin Jacur die Regierung interpelliert, um zu erfahren, welche Absichten sie in der Förderung der Binnenschiffahrt habe. In der Begründung führte er an, daß der Verkehr wieder anzuziehen beginne, und daß zu den Verkehrsmitteln bei Eintritt von einigermaßen normalen Zuständen unter allen Umständen die Wasserstraßen gehören, weil sie die Eisenbahnen entlasten und die Hafenspesen herabsetzen. In der Beantwortung der Interpellation wies der Minister Riccio darauf hin, daß gegenwärtig am Kanal Mailand-Po gearbeitet werde wie auch an der Erstellung des Mailänder Hafens. Die Arbeiten seien schon sehr vorgeschritten. Der Kanal Po-Brontole sei durch das Militär und die Marine fertiggestellt worden und im Bau befinden sich die Ausbaggerung des mittleren Po und die Verbesserung der wichtigeren Schiffahrtskanäle in Venetien, die Erstellung des Kanals Po-Ferrara sowie diejenigen von Treviso und Mantua und die Schleuse von Mincio. In Angriff genommen seien ferner der Kanal von Ostja nach Rom und derjenige von Parma nach Colorno Po. In Prüfung befinden sich mehrere Projekte, wie die Kanalisierung des Mincio zur Nutzbarmachung der Wasser des Gardasees, die Wasserstraßenverbindung Mailands mit dem Comersee und dem Lago Maggiore sowie die Durchführung der Wasserstraße auf der ganzen Länge von Mailand bis ins Adriatische Meer. V. K.

Kundmachung. Eröffnung des Frachtgutverkehrs in beliebigen Mengen nach unterhalb Mohacs bezw. Orsova gelegenen jugoslavischen, bulgarischen und rumänischen Stationen. — Die Direktion der Königlich Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gibt bekannt, daß sie die Güterannahme von den Stationen Regensburg, Passau, Linz a. D., Wien, Pozsony, Ujpest, Budapest in beliebigen Mengen und von der Station Budapest, Donauuferbahnhof, per Frachtbrief, mindestens 10 000 kg, im Verkehre nach den Stationen der unteren Donau vorläufig Vidin, Lom, Rustschuk und Giurgiu am 1. Mai d. J. eröffnet. Die Güteraufnahme nach Ujvidek und Zemun wird in der nächsten Zeit eröffnet, worüber Kundmachung erscheinen wird. Auskünfte über die ermäßigten Frachtsätze sowie über die Abwickelung der Transporte erteilt die Direktion.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Aus verwandten Vereinen.

Weserbund E. V. Der Weserbund wird am 30. Mai in Hannoversch-Münden eine Mitgliederversammlung abhalten.

Programm: Nachmittags 4 Uhr Hauptversammlung.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geh. Oberbaurat Brandt über Ausbau der Weser.
2. Vortrag des Oberbaurat Innecken, Eisenach, über Weser-Main-Kanal.
3. Endgültige Gründung des Weserbundes.
4. Verschiedenes.

Im Anschluß an die Hauptversammlung gemeinschaftliches Abendessen mit nachfolgendem geselligen Beisammensein.

Zu den beiden letzten Veranstaltungen sind auch die Damen herzlich willkommen.

Am 30. vormittags oder mittags Sitzung des vorläufigen Vorstandes; am 31. vormittags 9 Uhr Tagung des Ausschusses und im Anschluß daran Vorstandssitzung; die Freie Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressenten wird ebenfalls am 30. in Hannoversch-Münden mittags oder vormittags ihre Mitgliederversammlung abhalten.

Der Bayerische Kanalverein wird seine Mitglieder zur diesjährigen Hauptversammlung für den 18. Juni nach Aschaffenburg einberufen. Am Nachmittage vorher soll ein öffentlicher Vortrag über die technischen Einrichtungen der Mainkanalisierung und des Aschaffenburger Hafens stattfinden; letzterer soll am 18. Juni Nachmittags besichtigt werden. Ferner ist für den Vorabend die Vorführung des großen Films „Rhein-Main-Donau von Rotterdam bis nach Sulina" vorgesehen. Die Hauptversammlung selbst soll außer den üblichen geschäftlichen Angelegenheiten die Verbindung von Schiffahrts- und Kraftgewinnungszwecken bei der Durchführung der Großschiffahrtsstraße zwischen Aschaffenburg und Bamberg, ferner die Schiffbarmachung der Isar behandeln.

Elbe-Oder-Kanalverein. Am 26. April fand im Schützenhaus zu Guben eine Ausschußsitzung des Elbe-Oder-Kanalvereins statt. Es waren u. a. vertreten der Reichswirtschaftsrat, der Landesdirektor der Provinz Brandenburg, die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen, die Städte Dresden und Stettin, das Oberbergamt Halle, die Handelskammer Sorau, der Oderbund, die Direktion der Sächsischen staatlichen Elektrizitätswerke, das Märkische Elektrizitätswerk und eine größere Anzahl von Städten und Landkreisen aus dem Freistaat Sachsen, Brandenburg und Pommern.

Bei Eröffnung der Verhandlungen wies der Vorsitzende, Oberbürgermeister Dr. Glücksmann-Guben, darauf hin, daß unter Mitwirkung des bekannten Fachmannes Geh. Baurat Contag der Entwurf eines Kanales nunmehr eingehend durchgearbeitet sei, um dem wiederholt erhobenen Einwande zu begegnen, daß der Entwurf noch nicht feststehe.

Geheimrat Contag führte sodann aus, daß sich der durchgearbeitete Entwurf fast durchweg eng an die Vorarbeiten von Stadtbaurat Dr. Platzmann anschließe. Insbesondere konnte die für den Schiffahrtsbetrieb sehr vorteilhafte Teilung des Kanals in nur drei große Haltungen von 78, 60 und 41 km beibehalten werden. Eine nennenswerte Veränderung habe sich nur an der Kreuzung des Kanales mit der Spree auf Grund örtlicher Besichtigung als zweckmäßig herausgestellt, indem an Stelle der früher nahe bei Cottbus geplanten Ueberbrückung der Spree durch den Kanal nunmehr etwas weiter südlich eine Kreuzung der Spree im Stauspiegel oberhalb eines Wehres in Aussicht genommen sei. Geheimrat Contag ging sodann auf die von ihm eingehend untersuchte wichtige Frage der Abzweigung des Kanales aus der Elbe näher ein. Es ist beabsichtigt, etwa 4 km oberhalb Riesa ein Walzenwehr von größten Abmessungen in der Elbe zu errichten. Der dadurch erzielte angestaute Wasserspiegel der Elbe liegt in gleicher Höhe mit dem Wasserspiegel der obersten Haltung des Kanales, die sich von der Elbe bis über Senftenberg hinaus erstreckt. Die zwischen der oberen Elbe (Richtung Dresden) und dem Kanal verkehrenden Schiffe haben daher am Anfange des Kanales keine Schleusen zu durchfahren. Nur wenn in der Elbe so starkes Hochwasser herrscht, daß der höchste schiffbare Wasserstand des Stromes überschritten wird, muß der Kanal gegen die Elbe durch ein Fluttor abgeschlossen werden. Die in der Elbe zu errichtende Stauanlage soll ähnlich ausgebildet werden wie die entsprechenden Anlagen in der Weser kurz oberhalb Bremen. Um dabei wie dort die Schiffahrt auf dem Strome möglichst wenig zu behindern, sind Schleppzugschleusen von größter Leistungsfähigkeit, sowie eine Schleuse für einzelne Personendampfer vorgesehen. Neben der Stauanlage

soll ein Kraftwerk errichtet werden, das fast die gesamte Menge des Elbewassers ausnutzt und daher eine Ausbeute von über 30 Millionen Kilowattstunden jährlich liefert. Geheimrat Contag bestätigte aufs neue, daß hinsichtlich der Wasserversorgung der Elbe-Oder-Kanal ungewöhnlich günstige Verhältnisse aufweist, da zur Speisung des Kanales schon allein die aus den Kohlengruben der Senftenberger Gegend gepumpten Wassermengen ausreichen, die durch Vermittlung der bereits bestehenden Entwässerungsgräben und der Schwarzen Elster mit natürlichem Gefälle dem Kanale zuströmen. Es ist daher nicht erforderlich, für die Kanalschiffahrt irgendwelche Wassermengen aus der Elbe zu entnehmen. Es wäre aber unwirtschaftlich, wenn das große in nur drei Gefällstufen zerlegte Gesamtgefälle zwischen Elbe und Oder von insgesamt etwa 73 m nicht auch zur Gewinnung von Wasserkräften in großem Umfange nutzbar gemacht würde. Zwecks Kraftgewinnung soll deshalb aus der Elbe die für diesen Strom verhältnismäßig geringe Wassermenge von 15 cbm in der Sekunde abgeleitet und durch den Kanal zur Oder übergeführt werden. Dies erscheint nur an etwa 20 Tagen im Jahre unzulässig, in denen die Wasserführung der Elbe ganz besonders gering ist. Außer diesem Elbewasser würden noch weitere 15 cbm in der Sekunde aus der Neiße zur Kraftgewinnung und zur Speisung des bei Fürstenberg anschließenden Oder-Spree-Kanales unterhalb Guben in den Elbe-Oder-Kanal eingeleitet. Der größte Teil dieses Neißewassers wird neben dem Elbewasser in dem Kraftwerke bei Finkenheerd mit durchschnittlich 19 m Gefälle ausgenutzt. An allen drei Kraftwerken lassen sich 70 Mill. Kilowattstunden im Jahre gewinnen, so daß sich mit Erbauung des Elbe-Oder-Kanales in diesen drei Kraftwerken des Kanales und dem Elbekraftwerk zusammen eine Wasserkraftnutzung von mehr als 100 000 000 Kilowattstunden im Jahre ergibt. Aus der Spree soll Wasser durch den Kanal nur dann abgeleitet werden, wenn dieser Fluß für den Spreewald nachteilige Hochwassermengen führt. Der Elbe-Oder-Kanal kann dann zur Entlastung der Spree in demselben Umfange nutzbar gemacht werden, wie es bei dem geplanten Fehrower Kanal geschehen würde.

Stadtbaurat Dr. Platzmann erläuterte auf Grund der ausgehängten genauen Pläne und des zugehörigen Längsschnittes die Linienführung des Kanales im einzelnen, wobei er auch kurz die Lage der Häfen bei den einzelnen größeren Städten berührte und den für die Gegend von Spremberg und Hoyerswerda bestimmten Stichkanal nach Bluno, sowie den Stichkanal nach Forst besprach. An bedeutenden Bauwerken kommen außer dem Elbewehr auf der ganzen 185 km langen Kanalstrecke nur die beiden Schachtschleusen bei Buchholz und Finkenheerd, sowie das Hebewerk bei Kaltenborn in Frage. Dieses Hebewerk, mit dessen Hilfe die Schiffe einen Höhenunterschied von 36 m überwinden sollen, wird voraussichtlich in ähnlicher Bauweise ausgeführt werden, wie ein für den Abstieg des Oder-Spree-Kanales bei Fürstenberg bereits in seinen Einzelheiten entworfenes Hebewerk. Die bedeutendsten Erdarbeiten erfordert der Elbe-Oder-Kanal nördlich von Senftenberg bei der Durchschneidung des Flämings, wo eine größte Einschnittstiefe über dem Wasserspiegel des Kanales von 18 m erreicht wird. Die Herstellung dieses Einschnitts bereitet indessen bei dem leichten Sandboden und bei Verwendung der neuzeitlichen Bagger keine erheblichen technischen Schwierigkeiten.

In der Aussprache wurde von allen Seiten anerkannt, daß durch den vorliegenden ausgearbeiteten Entwurf die Ausführbarkeit des Elbe-Oder-Kanales zweifellos nachgewiesen ist, so daß damit die weiteren Arbeiten des Kanalvereins auf eine feste Grundlage gestellt sind. Die Absicht, die ausgehängten Pläne auf der Mitteldeutschen Ausstellung in Magdeburg im Sommer d. J. vorzuführen, wurde allgemein gebilligt, damit bei dieser Gelegenheit weite Kreise auf diesen wichtigen Kanalplan hingewiesen werden.

Stadtbaurat Fleck-Dresden gab der Meinung Ausdruck, daß der anfängliche Widerstand der Schiffahrtskreise gegen den Einbau einer Stauanlage in der Elbe voraussichtlich bald überwunden sein werde, da die dauernd gesicherte Benutzung der sächsischen Elbe für die Großschiffahrt ohne Kanalisierung der Elbstrecke zwischen Riesa und Dresden überhaupt nicht zu erzielen sein dürfte. Die Bedenken wegen einer Wasserentnahme aus der Elbe zwecks Kraftgewinnung würden fortfallen, sobald die in Böhmen geplanten großen Talsperren errichtet seien.

Dr. Berthold, Mitglied des Reichswirtschaftsrates, empfahl, die weitere Werbearbeit für den Elbe-Oder-Kanal und die Ausarbeitung einer ausführlichen Denkschrift zu beschleunigen, damit der Elbe-Oder-Kanal von den zuständigen Stellen demnächst unter die z. Zt. geplanten deutschen Wasserstraßen als einer der bauwürdigsten Kanäle eingereiht wird. Er wünscht auch, daß die bereits erwogene Möglichkeit einer Verlängerung des Kanales in westlicher Richtung nach dem Mitteldeutschen Industriegebiet bei Halle weiterhin verfolgt werde.

Bürgermeister Seedorf-Senftenberg begrüßte die für diese im Mittelpunkt des Braunkohlengebietes gelegene Stadt sehr günstige Linienführung des Kanales. — Oberbergrat Duscinsky-Halle gab der bestimmten Erwartung Ausdruck, daß dem Braunkohlenbergbau der Niederlausitz aus der Durchführung des Unternehmens bedeutende Vorteile erwachsen würden. — Stadtbaurat Fabricius-Stettin wünschte, daß in der Denkschrift über den Elbe-Oder-Kanal besonders auf die Vorteile hingewiesen werden möchte, die gerade in diesem Falle die Benutzung des Wasserweges gegenüber der Eisenbahn darbiete, da der Kanal ausgedehnte Wirtschaftsgebiete durch die Binnenschiffahrt in unmittelbare Verbindung mit dem nächsten Seehafen bringt. — Landesbaurat Blumenthal wies darauf hin, daß bei der weiteren Verfolgung des Kanalplanes die Bedürfnisse der Landeskultur hinsichtlich Be- und Entwässerung eingehend untersucht werden sollten und der Nachweis erbracht werden müsse, daß der Bau des Kanales überwiegend Vorteile für die anliegenden Ländereien ergibt. Die Provinz Brandenburg sei im übrigen gern bereit, dieses für den Südosten der Provinz hoch bedeutsame Verkehrsunternehmen zu fördern.

Nachdem Oberbürgermeister Dr. Glücksmann die Sitzung mit dem Danke für die rege Mitarbeit der Teilnehmer geschlossen hatte, wurde im städt. Lichtspielhaus ein inhaltreicher und wirksamer Werbefilm für den Neckar-Donau-Kanal besichtigt, da die Anregung gegeben worden war, sich des Filmes als Werbemittel auch für den Elbe-Oder-Kanal zu bedienen. Die Ausschußsitzung des Elbe-Oder-Kanalvereins zeigte, daß seine Bestrebungen schon jetzt in weiten Kreisen Anerkennung und Unterstützung finden. Die Vorführung des nunmehr in seinen Einzelheiten festgelegten Kanalplanes auf der Magdeburger Ausstellung und seine Darstellung in der binnen kurzem erscheinenden Denkschrift dürfte auch die Kreise, die sich bisher noch zurückgehalten haben, davon überzeugen, daß der Elbe-Oder-Kanal eine höchst wertvolle und insbesondere für Sachsen, die Niederlausitz, Berlin und das mittlere sowie untere Odergebiet segensreiche Ergänzung des Deutschen Wasserstraßennetzes bilden wird.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.

(Gegründet 1853.) * Telephon: Amt Nord 3631, 3632. * Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	1560
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	1097
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—
Dampfschiff.-Ges. Neptun	1310
Dampfschiff.-Reederei Horn	500
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	476
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	410
Deutsche Ostafrika-Linie	450
Emder Reederei	—
Flensburger Dampfer-Comp.	1160
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	690
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	420½
Hamburg-Bremen-Afrika	—
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	710
Hansa Dampfschiffahrt	391
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	958

Name	Kurs
Neue Dampfer-Comp., Stettin	460
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1560
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Norddeutscher Lloyd	344
Ocean-Dampfer Flensburg	760
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	450
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	1200
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	327
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	750
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	1690
Schles. Dampfer-Comp.	—
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	660
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1900
Ver. Elbeschiff.-Ges.	761
Woermann-Linie	427

Merkblätter für Kapitalisten. Wie uns das Bankhaus E. Calmann, Hannover, mitteilt, hat es zwei für Kapitalisten sehr wichtige Merkblätter veröffentlicht. Das erste enthält eine Zusammenstellung der Aktiengesellschaften, die seit der Vorkriegskeit keine Kapitalserhöhung vorgenommen haben, während das zweite über sämtliche bis jetzt beantragte bezw. beschlossene Kapitalserhöhungen von Aktiengesellschaften nebst Dividendenberechtigung und Bezugsrechten etc. genauen Aufschluß gibt. Beide Zusammenstellungen gehen Interessenten auf Wunsch völlig kostenlos zu.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		22. 4. cm	23. 4. cm	24. 4. cm	25. 4. cm	26. 4. cm	27. 4. cm	28. 4. cm	29. 4. cm	30. 4. cm	1. 5. cm	2. 5. cm	3. 5. cm	4. 5. cm	5. 5. cm	6. 5. cm	—
Memel	Tilsit	412	388	368	349	330	317	314	310	296	280	264	250	—	—	—	—
Pregel	Insterburg	20	10	—4	3	2	8	15	28	32	—	24	21	14	—	—	—
Weichsel	Thorn	158	174	187	184	174	—	160	149	138	131	126	118	112	—	—	—
Oder	Ratibor	197	186	176	166	160	161	165	170	190	149	184	170	162	155	—	—
„	Breslau	—36	—58	—68	—76	—94	-104	-100	—94	—96	—84	—84	—74	—74	—93	—	—
„	Krossen	168	170	170	172	170	160	154	145	138	132	129	130	133	140	—	—
„	Frankfurt	150	156	155	156	158	155	149	142	136	127	123	122	122	—	—	—
Warthe	Landsberg	74	73	62	54	52	51	48	45	45	44	44	43	43	44	—	—
Netze	Vordamm	40	35	34	34	35	36	30	38	38	40	36	37	38	—	—	—
Elbe	Dresden	95	55	17	—9	—21	—36	—45	—54	—54	—69	—76	—59	—74	—90	—	—
„	Barby	395	397	394	385	358	330	310	295	285	272	263	252	240	283	—	—
„	Magdeburg	316	320	318	314	294	268	250	234	228	218	203	198	186	183	—	—
„	Wittenberge	351	360	367	372	374	373	364	344	331	318	309	300	291	—	—	—
Saale	Grochlitz	308	286	266	252	245	238	252	236	236	226	226	218	212	—	—	—
Havel	Spandau*)	81	75	78	78	78	81	79	78	73	75	87	72	72	74	—	—
„	Rathenow*)	107	105	103	102	100	99	96	96	94	96	95	94	93	91	—	—
Spree	Spremberg*)	86	86	87	84	81	83	84	84	78	81	83	76	80	80	—	—
„	Kersdorf*)	226	230	226	222	219	216	215	216	216	—	211	211	211	204	—	—
Weser	Münden	238	234	215	231	222	260	296	298	276	344	339	293	280	256	—	—
„	Minden	324	300	297	292	298	308	304	334	350	422	470	450	416	382	—	—
Rhein	Maximiliansau	623	603	590	577	573	573	585	584	—	563	565	557	538	—	—	—
„	Caub	483	473	452	429	406	400	410	408	408	431	409	389	376	360	—	—
„	Cöln	555	523	490	464	445	444	469	510	527	568	581	536	496	—	—	—
Neckar	Heilbronn	265	257	229	219	215	205	200	175	174	170	165	148	145	146	—	—
Main	Hanau	316	316	306	302	303	308	307	311	316	305	303	297	286	—	—	—
Mosel	Trier	270	225	207	205	216	298	380	402	346	357	324	290	254	—	—	—

*) Unterpegel.

Aus dem geschäftlichen Leben.

Die Anfang dieses Jahres mit dem Sitz in Berlin gegründete **Kjellberg-Elektroden G. m. b. H.**, die die Patentrechte und Erfahrungswerte der Elektriska Svetsnings-Aktiebolaget, Göteborg (Schweden) auf dem Gebiete der elektrischen Lichtbogenschweissung für Deutschland übernommen hat, erhöhte kürzlich ihr Stammkapital auf 4 Millionen Mark.

Die Fabrikation von Schweißmaschinen, Schweißtransformatoren, Schweißapparaten und aller damit zusammenhängender Artikel erfolgt durch die gleichzeitig gegründete Tochtergesellschaft, die Kjellberg Elektromaschinen G. m. b. H. in Finsterwalde N.-L., deren Stammkapital 2 Millionen Mark beträgt.

Braker Werft A.-G., Brake. Der Reingewinn für 1921 betrug 134 965 Mk., die Dividende für das erste Geschäftsjahr von sechs Monaten 5 % von 3 000 000 Mk.

Transport-Genossenschaft zu Berlin, E. G. m. b. H., Berlin. Gegenstand des Unternehmens ist jetzt ferner: Beteiligung an anderen Verbänden oder Einrichtungen für sich und ihre Mitglieder zur gleichmäßigen Behandlung gemeisamer Fragen.

Norddeutscher Lloyd, Bremen. Laut Beschluß vom 21. Dezember 1921 und 8. Februar 1922 ist das Grundkapital um 125 000 000 Mark, ausgegeben in Vorzugsaktien zu 100 %, auf 600 000 000 Mark erhöht worden.

Otto-Werft A.-G. für Schiff- und Maschinenbau, Harburg (Elbe). Nach 654 149 Mark Abschreibungen verblieb für 1921 ein Reingewinn von 94 156 Mark.

Brückenbau Flender A.-G., Benrath. Die Abschreibungen für 1921 betragen 3 260 926 Mark, der Reingewinn 7 817 145 Mark, die Dividende 20 %. Das Grundkapital wird um 6 000 000 Mark erhöht.

Joh. C. Tecklenborg A.-G., Schiffswerft und Maschinenfabrik, Bremerhaven. Die Abschreibungen für 1921 betragen 2 418 568 Mark, der Reingewinn 11 146 834 Mark, die Dividende 25 % auf 9 000 00 Mark Stammaktien und 6 000 000 Mark Genußscheine.

Cuxhaven-Brunsbüttel Dampfer A.-G., Cuxhaven. Für 1921 ergab sich nach 316 192 Mark Abschreibungen ein Reingewinn von 51 279 Mark.

Oertz-Werft A.-G., Hamburg-Neuhof-Reiherstieg. Für 1921 werden auf 5 000 000 Mark Kapital 10 % Dividende gezahlt.

Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Für 1921 wird ein Reingewinn von 990 882 Mark verzeichnet, die Dividende beträgt 25 % auf 3 000 000 Mark Stammaktien.

Neckardampfschiffahrt A.-G., Heilbronn. Für 1921 ergab sich nach 90 311 Mark Abschreibungen ein Gewinnvortrag von 1822 Mark.

Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrt-Gesellschaft, Köln. Der Reingewinn für 1921 stellte sich nach 541 360 Mk. Abschreibungen auf 118 830 Mark.

Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik, Vegesack. Aus 14 449 571 Mark Reingewinn (nach 594 541 Mark Abschreibungen) entfiel für 1921 auf 10 000 000 Mark Aktienkapital eine Dividende von 30 %.

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden. Die Abschreibungen für 1921 betragen 1 778 741 Mark, der Reingewinn 9 826 784 Mark, die Dividende 30 % auf 20 000 000 Mark Stammaktien.

Atlas-Werke A.-G., Bremen. Aus 5 419 182 Mark Reingewinn wird für 1921 eine Dividende von 20 % auf 25 000 000 Mk. gezahlt.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65c, 1. K. 79 719. **Spannvorrichtung für die Hülle von Segeltuchbooten.** Johann Klepper & Co. G. m. b. H., Rosenheim a. Inn. 4. 11. 21.

Klasse 65c, 10. B. 102 770. **Rudereinrichtung für Boote.** Ferdinand Stoppelbein, Bauhofstr. 11, und Ernst Bongardt, Obere Zahlbacher Str. 40, Mainz. 8. 12. 21.

Klasse 65c, 8. F. 49 407. **Vorrichtung zum Rudern in der Gesichtsrichtung.** Willy Finzer, Mannheim, Gartenfeldstr. 16. 1. 6. 21.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 53. 353 335. **Schleppvorrichtung für Wassereisenbahnen mit nicht anhebbaren Schienen.** Siemens-Schuckert-Werke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 5. 2. 21. S. 55 537.

Klasse 65a, 16. 353 517. **Trossenklemme mit aufklappbarem Oberteil.** Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau a. E. 7. 4. 21. S. 56 065.

Klasse 65a, 16. 353 518. **Augplatte.** Walter Späth, Düsseldorf, Hollbergstraße 25. 10. 9. 21. S. 57 562.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 11
1. Juni

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Bezugspreis 60 M.
für den Jahrgang von 24 Heften
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 3 Mark
Sonder-Hefte 6 Mark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: **Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm**

Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., **Charlottenburg, Kantstraße 140**

Anzeigen
kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 4,00

Beilagen
nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Einladung zur Ordentlichen Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt. S. 167. — Wirtschaftliche Untersuchungen über Kanalabmessungen und Schiffsgrößen S. 168. — Die Wasserstraßen in den Niederlanden. S. 170. — Ein Verfahren zur Bestimmung der Gefälle an einem zu entwerfenden Flußkraftwerk. S. 174. — Erfahrungen mit dem für das Schleppamt Hannover erbauten Eisenbetonkahn „K 5“. S. 176. — Kleine Mitteilungen. S. 177. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnen-Schiffahrt. S. 181. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 182. — Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie. S. 182. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 182.

Einladung zur Ordentlichen Hauptversammlung

des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

am Donnerstag, den 8. Juni 1922, abends 5 Uhr

im Großen Saal des Vereinshauses deutscher Ingenieure

zu **Berlin NW 7,** Sommerstr. 4a.

Tagesordnung:

1. Geschäftliche Mitteilungen.
2. Erstattung des Geschäftsberichts für das Jahr 1921 (Berichterstatter der Geschäftsführer).
3. Bericht über die Finanzgebarung des Zentral-Vereins im Jahre 1921 (Berichterstatter der Geschäftsführer).
4. Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1921 und Entlastungserteilung (Berichterstattung Rechnungsprüfer).
5. Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1922.
6. Beschlußfassung über Teuerungszuschläge zu den Mitgliederbeiträgen für 1922 und Erhöhung der Mitgliederbeiträge für das Jahr 1923.
7. Wahlen des Schatzmeisters und des Verwaltungsrats.
8. Wahlen von Einzelmitgliedern zum großen Ausschuß.
9. Vortrag des Herrn Oberbaurat Plate-Bremen: „Der Hansa-Kanal“.

Am folgenden Tage, 9. Juni, 10 Uhr vormittags, Besichtigung des Wasserbaulaboratoriums der Technischen Hochschule Charlottenburg.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Flamm
Geheimer Regierungsrat, Professor
Vorsitzender.

Punt
Major a. D.
Geschäftsführer.

Wirtschaftliche Untersuchungen über Kanalabmessungen und Schiffsgrößen.

Vortrag von Regierungs- und Baurat Momber-Goslar gehalten am 4. April 1922 auf dem Binnenschiffahrts-Kongreß Essen-Duisburg

Der verstorbene, um die deutsche Binnenschiffahrt hochverdiente Ministerialdirektor Dr. Ing. Sympher hat an den Schluß seiner Einleitung des Werks über die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben die folgenden Sätze gestellt.

„Alle Freunde und Förderer der Wasserwirtschaft müssen sich über eins klar sein. Nach dem Kriege dürfen die Kosten noch weniger als vorher ohne Entgelt der Allgemeinheit oder einem oft unbekannten Dritten aufgebürdet werden! Im großen und ganzen muß die Wasserwirtschaft sich selber tragen, sonst würde sie eben nicht wirtschaftlich sein. Nur dort, wo unwägbare Vorteile erzielt werden sollen, wo insbesondere der hohe Kulturstand von Land und Volk den Schutz vor Gefahren für Menschen und Wohnstätten fordert, wo der Wettbewerb des Auslands ausnahmsweise nicht anders besiegt werden kann, da mag die Staatshilfe helfend auch ohne vollständigen Ersatz der Kosten eingreifen, aber im allgemeinen trage die Wasserwirtschaft, was sie erfordert."

Wenn entsprechend dieser Forderung die vollen Jahreskosten, die für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, für Verwaltung, Betrieb und Unterhaltung eines Kanals aufzuwenden sind, durch Schiffahrtsabgaben gedeckt werden sollen, dann müssen bei gleicher Verkehrsgröße für Kanäle größerer Abmessungen höhere Abgaben erhoben werden, um die größeren Anlagekosten zu verzinsen und zu tilgen. Wenn diese Erhöhung der Abgaben die Verringerung der Frachtkosten infolge Verwendung größerer Fahrzeuge überwiegt, dann ist die Vergrößerung der Kanalabmessungen nicht wirtschaftlich. Für jeden Kanal muß es bei gegebener Verkehrsgröße einen wirtschaftlichsten Querschnitt geben, bei welchem die Gesamtfrachtkosten einschl. Abgaben den kleinsten Wert haben.

Die Frage nach den wirtschaftlichen Abmessungen der neu zu erbauenden Hauptwasserstraßen und der auf ihnen verkehrenden Fahrzeuge hat den Zentralverein für Binnenschiffahrt schon seit den ersten Jahren seines Bestehens lebhaft beschäftigt.

Im Jahre 1872 hat eine vom Zentralverein berufene Kommission derartige Abmessungen für neue Kanäle gefordert, daß Schiffe von 300 t Tragfähigkeit sie mit voller Ladung befahren können.

Der zweite Internationale Schiffahrtskongreß in Wien im Jahre 1886 schlug für künstliche dem großen Verkehr dienende Binnenwasserstraßen als Mindestabmessungen eine Fahrwassertiefe von 2,0 m, eine Schleusenbreite von 7,0 m, eine nutzbare Schleusenlänge von 57,50 m vor. Bei diesen Abmessungen können Fahrzeuge von 300 t Tragfähigkeit den Kanal mit voller Ladung befahren.

Schon bei dem Bau der Spree-Oder-Wasserstraße in den Jahren 1887—1891 ist die preußische Bauverwaltung über diese Abmessungen hinausgegangen und hat Schiffe von 8,0 m Breite und 1,75 m Tiefgang mit 400 t Tragfähigkeit den Kanal- und Schleusenabmessungen zu Grunde gelegt.

Für die große preußische Wasserstraßenvorlage des Jahres 1904 sind für die westlich von Hannover geplanten Anlagen und den Berlin-Stettiner-Kanal die 600 t-Schiffe, für die an der Oder und östlich davon vorgesehenen Bauten die 400 t-Schiffe maßgebend gewesen.

Bei der neuesten Mittellandkanalvorlage ist man auch darüber hinausgegangen. Die neuen geplanten und zum Teil in Ausführung begriffenen Wasserstraßen erhalten einen wasserführenden Querschnitt von rund 80 qm, die Schleusen eine lichte Weite von 12,0 m, sodaß ein Verkehr mit 1000 t-Schiffen möglich sein wird.

Wenn man diese geschichtliche Entwicklung der Kanalabmessungen flüchtig betrachtet, dann kommt man leicht zu der Ansicht, daß auch die neuesten Kanalabmessungen in kürzester Zeit überholt sein werden und das 1000 t-Schiff bald vom 1200 t-, 1500 t-Schiff usw. abgelöst werden wird. Eine solche Auffassung kann aber nicht als berechtigt angesehen werden.

Die Vergrößerung der Kanalabmessungen derart, daß Schiffe mit 400—600 t Tragfähigkeit verkehren können, war eine Lebensfrage für die Binnenschiffahrt, um den Wettbewerb mit der Eisenbahn erfolgreich aufnehmen zu können. Die Beförderung von Massengütern auf größere Entfernungen stellt das eigentliche Arbeitsgebiet der Binnenschiffahrt dar und diese Beförderung ist — namentlich bei leistungsfähigen Umschlageinrichtungen in den Häfen — in 400 und 600 t-Schiffen wesentlich billiger durchzuführen als in kleinen Finowmaßkähnen. Mit einer weiteren Steigerung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge auf mehr als 600 t nehmen aber die Beförderungskosten nur noch in geringem Umfang ab.

Bellingrath kommt in seinen Studien über Bau und Betriebsweise eines deutschen Kanalnetzes im Jahre 1878 nach eingehenden wirtschaftlichen Berechnungen zu dem Ergebnis, daß ein Schiff von 350 t Tragfähigkeit den wirtschaftlichen Anforderungen genügt, und daß Schiffe von erheblich größerer Tragfähigkeit als 350 t nicht zu empfehlen sind.

Sympher schließt aus seinen Untersuchungen über den Schiffahrtsbetrieb auf dem Rhein-Weser-Kanal im Jahre 1907, daß bei einem Verkehr von 2 Millionen t ein wasserführender Querschnitt von 60 qm, bei einem Jahresverkehr von 4 Millionen ein solcher von rund 75 qm am wirtschaftlichsten ist.

Wie hoch stellen sich nun die Frachtersparnisse, die man durch Vergrößerung der Kanalabmessungen und damit Verwendung größerer Fahrzeuge erzielen kann?

Für eine Anzahl von heute gebräuchlichen Fahrzeugen sind von mir die Frachtkosten ausschließlich Abgaben auf Kanälen verschiedener Abmessungen ermittelt.[1]) Als Fahrzeuge sind gewählt ein Finowkahn mit 2,00 m Tauchtiefe, ein Plauer Kanalkahn mit ebenfalls 2,00 m Tauchtiefe, ein Dortmund-Ems-Kanalschiff mit 2,50 m Tauchtiefe, ein 1000 t-Schiff mit Abmessungen 2,00 × 9,00 × 80,00 m, ein Kanalschiff von 1360 t mit 2,50 × 9,50 × 80,00 m, ferner ein Elbkahn von 1100 t mit 2,00 × 10,60 × 76,00 m und ein Rheinschiff von 1750 t mit 2,60 × 11,10 × 84,00 m.

Den Berechnungen sind Kanäle von solchen Abmessungen zugrundegelegt, daß Schiffe mit einem eingetauchten Querschnitt von 14, 18, 22 oder 26 qm auf denselben verkehren können. Die kleinsten Abmessungen würden den bestehenden Kanälen für 600 t-Schiffe von 1,75 × 8,00 m entsprechen, der nächstgrößere Querschnitt dem für den neuen Mittellandkanal gewählten für 1000 t-Schiffe. Die noch größeren Querschnitte tragen den Wünschen nach einer weitergehenden Vergrößerung der Abmessungen Rechnung.

Für jedes Fahrzeug sind die dem zulässigen Tauchquerschnitt entsprechende Tauchtiefe und Tragfähigkeit ermittelt und die entstehenden Frachtkosten zusammengestellt. Sämtliche Frachtkostenberechnungen beziehen sich auf Vorkriegsverhältnisse. Es kann angenommen werden, daß die sich ergebenden Schlußfolgerungen auch unter den heutigen veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen annähernd zutreffen werden. Bei der Berechnung der täglichen Schiffskosten sind eher für die größeren Fahrzeuge zu günstige Annahmen gemacht, um die Rechnung nicht zugunsten der kleinen Fahrzeuge zu beeinflussen.

Die gesamten Frachtkosten setzen sich, abgesehen von Schiffahrtsabgaben und Nebenkosten, zusammen aus den Fahrkosten, Schleppkosten und Liegekosten. Für die Berechnung der Fahrkosten ist eine tägliche Reisegeschwindigkeit von 60 km zugrundegelegt. Für die Schleppkosten ist der frühere Schlepptarif auf dem Kanal von Bevergern nach Hannover vor Einsetzen der Teuerungszuschläge eingesetzt. Die Liegekosten schwanken in sehr weiten Grenzen je nach der Förderweite und der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Umschlageinrichtungen. Die Umschlagleistung sind einmal entsprechend den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes eingesetzt und ferner, da bei modernen leistungsfähigen Umschlageinrichtungen das Löschen und Laden wesentlich schneller vor sich geht, für eine Umschlagleistung von 100 t/Tag oder 200 t/Tag oder 500 t/Tag. Um die Liegekosten in Pf/tkm zu erhalten, ist der für Liegekosten einer Reise aufzuwendende Gesamtbetrag durch die der jeweiligen Tauchtiefe entsprechende Ladung in t und durch die Förderweite in km geteilt worden.

Das Ergebnis der Berechnungen ist in Tabellen[2]) zusammengestellt.

Der Einfluß größerer Kanalabmessungen zeigt sich in der Hauptsache in einem Herabdrücken der Fahr- und Schleppkosten, in verstärktem Maße bei fehlender Rückfracht, da hier die Fahr- und Schleppkosten der Hin- und Rückreise beeinflußt werden.

Die Berechnungen zeigen, daß die kleineren Fahrzeuge bei kleinen Entfernungen und wenig leistungsfähigen Umschlageinrichtungen den großen z. T. beträchtlich überlegen sind nicht nur auf Kanälen kleiner Abmessungen, sondern auch bei solchen für 1000 t-Schiffe und größere. Bei fehlender Rückfracht werden die Verhältnisse für die größeren Fahrzeuge günstiger.

Die Frachtersparnis, die eine Vergrößerung des zulässigen Tauchquerschnitts von 14 auf 18 qm im Gefolge hat, kann im Mittel zu etwa 0,08 Pf/tkm geschätzt werden für diejenigen Fahrzeuge, die diese Vergrößerung ausnutzen können. Bei fehlender Rückfracht ist die Ersparnis fast doppelt so groß. Bei einer weiteren Vergrößerung des nutzbaren Tauchquerschnitts der Schiffe von 18 auf 22 qm ist die weitere Frachtersparnis nur etwa halb so groß und schließlich bei einer noch weiter gehenden Vergrößerung auf 26 qm nur etwa ein Drittel und zwar immer nur für diejenigen Fahrzeuge, welche den größeren Querschnitt noch ausnutzen können.

Wenn man aber für jeden der verschiedenen Kanalquerschnitte die Frachtkosten für ein derartiges Fahrzeug ermittelt, welches gerade mit voller Ladung also unter günstigsten wirtschaftlichen Bedingungen auf dem betreffenden Kanal verkehren kann, dann kommt man zu einem viel geringeren Nutzen der

[1]) Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang 1921, S. 299 ff.

[2]) Die Tabellen sind veröffentlicht in der Zeitschrift für Bauwesen, 1921.

Vergrößerung der Kanalabmessungen. Auf untenstehender Zeichnung sind die Gesamtfrachtkosten für ein voll beladenes Fahrzeug von 250 t, 600 t, 1000 t und 1350 t nebeneinander dargestellt. Als Schiffahrtsabgabe ist für jeden Fall der gleiche Satz von 0,6 Pf/tkm angenommen, ein sehr mäßiger Satz, der nur bei sehr großem Verkehr zu erreichen ist. Man erkennt hier den großen Anteil, den die Schiffahrtsabgaben an der gesamten Fracht ausmachen. Die wagerechten Linien geben die Fahr- und Schleppkosten, die unter den Abgaben gezeichneten die Fahr- und Schleppkosten für die Rückfahrt des leeren Kahns, falls eine Rückfracht nicht vorhanden ist. Die schrägen Linien geben die Liegekosten für eine Umschlagleistung nach den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes und ferner für eine mittlere tägliche Umschlagleistung von 100 t/Tag, 200 t/Tag und 500 t/Tag.

Man kann aus der Darstellung erkennen, daß die Fahr- und Schleppkosten eines 600 t-Kahns erheblich geringer sind als diejenigen eines 250 t-Kahns, auch das 1000 t-Schiff bringt noch eine nennenswerte Verringerung der Fahr- und Schleppkosten gegenüber einem 600 t-Kahn; das große 1350 t-Kanalschiff nur noch eine sehr geringfügige. Da die Liegekosten je tkm für größere Fahrzeuge größer werden, wird der Gewinn bei kleineren und mittleren Entfernungen mehr oder weniger aufgehoben. bei wenig leistungsfähigen Umschlageinrichtungen sind die Frachtkosten für die kleineren Fahrzeuge sogar geringer. Da ferner eine Vergrößerung der Abmessungen des Kanals eine Erhöhung der Schiffahrtsabgaben bedingt, wird selbst bei großen Verkehrsleistungen die Wahl von Kanal- und Schleusenabmessungen für größere als 1000 t-Schiffe eine Verteuerung der Frachtkosten verursachen.

Eine Ermäßigung der Frachtkosten um je 1/100 Pf/tkm würde bei einem Jahresverkehr von 5 Millionen t eine jährliche Frachtersparnis von 500 Mark auf 1 km Kanallänge bringen entsprechend einem Kapital von 10 000 Mark. Wenn man bedenkt, daß ein Kanal für 1000 t-Schiffe ein Anlagekapital von 500 000 bis 1 000 000 Mark und mehr für 1 km Kanallänge erfordert, dann kann man daraus schon ersehen, daß eine geringfügige Frachtersparnis von wenigen Hundertstel Pfennigen nicht die wirtschaftliche Berechtigung zu einer wesentlichen Vergrößerung der Kanalabmessungen geben wird.

Etwas anderes wäre es, wenn der zu erwartende Verkehr derart sein würde, daß ein Kanal für 1000 t-Schiffe ihm nicht gerecht werden könnte. Die Leistungsfähigkeit eines 1000 t-Kanals kann man für jede Schleppzugschleuse nach der amtlichen Denkschrift für den Mittellandkanal zu rund 6 Millionen t annehmen, wenn man nur mit ein Fünftel Rückfracht rechnet, bei dreifachen Schleusen also zu 18 Millionen t. Bei strenger Regelung des Verkehrs wird man die Leistungsfähigkeit noch bedeutend steigern können. Vor dem Kriege im Jahre 1913 betrug der mittlere tonnenkilometrische Verkehr auf dem Rhein 15,4, auf der Elbe 5,5, auf der Oder 3,8 Millionen t, der stärkste Verkehr auf dem Rhein an der holländischen Grenze betrug 34,5 Millionen t, auf der Elbe oberhalb Hamburg 11,1 Millionen t. Daraus kann man schließen, daß für unsere geplanten Hauptwasserstraßen die Leistungsfähigkeit eines 1000 t-Kanals für absehbare Zeit ausreichen wird.

Bei einer wesentlichen Steigerung des Verkehrs über den rechnungsmäßigen Anfangsverkehr hinaus wird es möglich sein, die Schiffahrtsabgaben erheblich herabzusetzen. Bei dem großen Anteil, den die Schiffahrtsabgaben an den gesamten Frachtkosten haben, wird eine Herabsetzung um beispielsweise 20 v. H. der Schiffahrt mehr Nutzen bringen als eine Vergrößerung der Kanal- und Schleusenabmessungen für 1500 statt 1000 t-Schiffe. Da der größte Teil der Schiffahrtsabgaben zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals dient und nur ein kleiner Teil — bei dem Mittellandkanal etwa 1/10 — zur Deckung der Verwaltung-, Betriebs- und Unterhaltungskosten gebraucht wird, kann bei steigendem Verkehr mit einer Herabsetzung der Abgaben in erheblichem Umfang gerechnet werden. Eine Herabsetzung der Abgaben bedeutet aber eine Verminderung der Schiffahrtskosten für sämtliche Fahrzeuge, große und kleine, und für alle Verkehrsbeziehungen, während eine Vergrößerung der Kanalabmessungen für größere als 1000 t-Schiffe nur eine Frachtersparnis für die größten Fahrzeuge bei großen Entfernungen und großen Umschlagleistungen verursacht.

Es muß daher ganz entschieden davor gewarnt werden, für unsere neuen Hauptwasserstraßen größere Abmessungen zu fordern, als sie bei dem neuen Mittellandkanal gewählt worden sind. Schon diese Abmessungen dürften eher über die Grenzen des wirtschaftlichsten Querschnitts hinausgehen als dahinter bleiben.

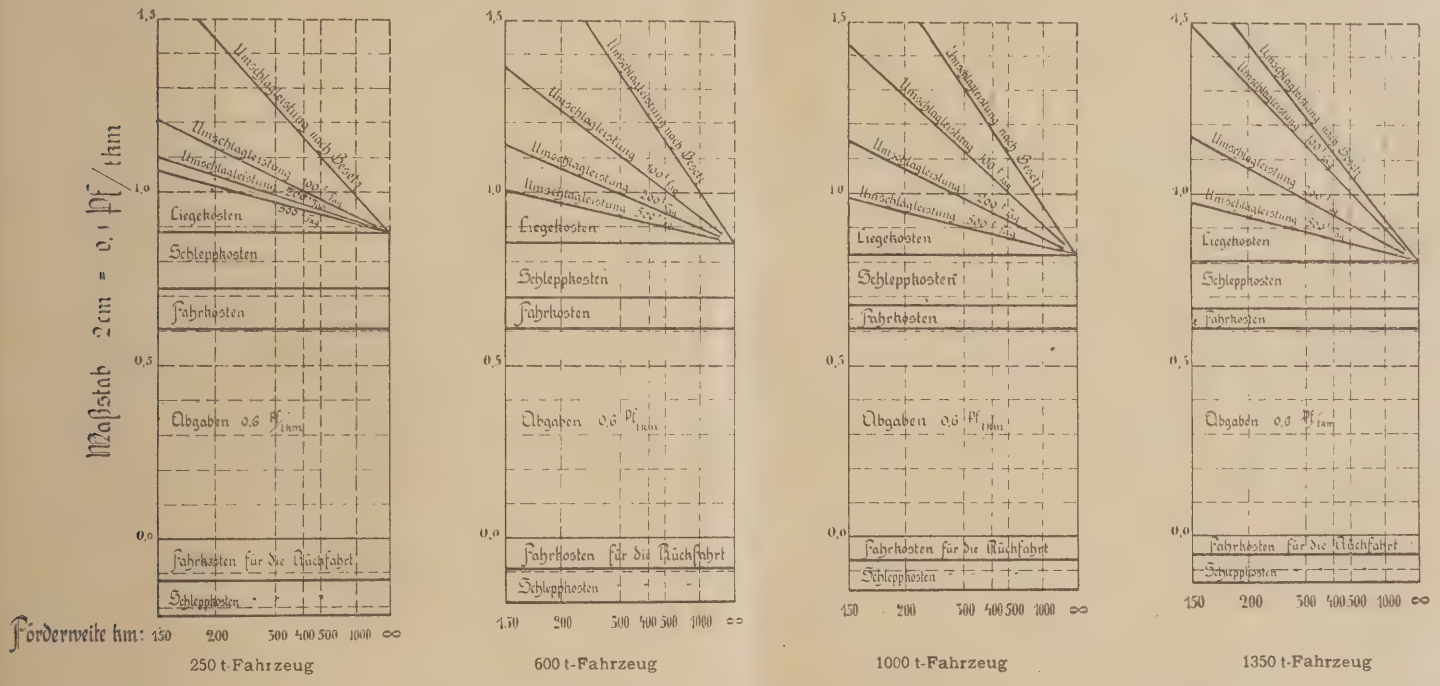
Ganz allgemeine Giltigkeit haben diese Darlegungen selbstverständlich nicht. Wenn wie bei dem Rhein-Herne-Kanal nur ein kurzer Kanalweg in Frage kommt und die Gesamtfrachtkosten für wichtige Verkehrsbeziehungen in der Hauptsache von der Fracht auf dem anschließenden Rhein abhängen, dann kann ein größerer Kanalquerschnitt wirtschaftlicher sein, da die für Deckung der größeren Anlagekosten erforderlichen höheren Abgaben nur für eine kurze Kanalstrecke zu bezahlen sind. Die Gesamtfrachtkosten können hierdurch weniger belastet werden als die Ersparnis durch Verwendung großer Fahrzeuge auf einer anschließenden langen Rheinstrecke ausmacht.

Wenn ferner ein großer und sogar der größte Teil der Anlagekosten eines Schiffahrtskanals nicht durch Abgaben einzubringen ist, sondern durch Ausnutzung von Wasserkräften oder Beiträge anderer Interessenten, dann kann ebenfalls ein größerer Querschnitt wirtschaftlich sein.

Wenn dagegen die Frachtkosten bei einem neu zu erbauenden Kanal wie z. B. bei dem Mittellandkanal ausschlaggebend für die Gesamtfrachtkosten in den wichtigsten Verkehrsbeziehungen sind, dann dürfen die Kanalabmessungen nicht zu große werden, damit die erforderlichen Abgaben nicht den Verkehr mehr belasten als dem Nutzen der vergrößerten Abmessungen entspricht.

Die Leistungsfähigkeit eines 1000 t-Kanals wird für die meisten in Deutschland geplanten Hauptwasserstraßen für lange Zeit ausreichend sein. Sollte das für einen besonders belasteten Kanal einmal nicht mehr der Fall sein, dann wird es zweckmäßiger sein, eine neue Kanallinie zur Entlastung der alten anzulegen und damit weiteren Gebieten die Vorteile eines unmittelbaren Wasseranschlusses zu verschaffen. Es wird dann die Einheitlichkeit der Kanalabmessungen erhalten, die im wirtschaftlichen Interesse dringend erwünscht ist.

Darstellung der Gesamtkosten für vollbeladene Fahrzeuge verschiedener Größe.



Die Wasserstraßen in den Niederlanden.

Vortrag von F. L. Schlingemann, Hoofdingenieur van den Rykswaterstaat zu Roermond, gehalten am 4. April 1922 auf dem Binnenschiffahrts-Kongreß Essen-Duisburg.

Wenn ich es unternehme, Ihnen etwas über die Wasserstraßen in den Niederlanden mitzuteilen, so würde ich die Berechtigung dazu in dieser Versammlung auf zwei Umstände gründen. Erstens auf die ganz besondere Stelle, die von der Schiffahrt, namentlich von der Binnenschiffahrt im wirtschaftlichen Leben meines Vaterlandes eingenommen wird, zweitens auf die vielen Beziehungen, die zwischen der Binnenschiffahrt West-Deutschlands und der Hollands bestehen.

Es gibt wohl kaum ein zweites Land in der Welt, wo die Wasserstraßen ein so dicht verknüpftes Netz bilden als in den Niederlanden, und wo ein verhältnismäßig so großer Teil des Gütertransports auf dem Wasserwege stattfindet. Von dem westlichen und nördlichen Teil der Niederlande kann gesagt werden, daß die Wasserstraßen älter sind als die Landstraßen, und daß den Ersteren das Land für einen großen Teil seine ökonomische Entwicklung verdankt.

Es sei mir vergönnt, zur Erläuterung ganz im kurzen eine Skizze von der geographischen Gestaltung Hollands zu geben. Die Lage an den Mündungen von drei großen Flüssen, Rhein, Maas und Schelde, die sich in ihrem Mündungsgebiet zu einem Netz von Strömen und Seebusen vereinigen, bestimmt diese Beschaffenheit. Als in der vorgeschichtlichen Zeit, welche mit dem Auftreten der Römer in diesen Gegenden endet, diese Flüsse ungebändigt ins Meer hinausflossen, hat sich das Land gebildet, das, ungefähr auf der Höhe des Meeresspiegels liegend, durch die unaufhörlichen Verlegungen der Flußmündungen auch fortwährend andere Gestaltungen annahm. Nur durch den Dünenrand von dem Meere getrennt, bestand es fast soviel aus Wasser als aus Land, und bei jeder Flut wurde die ganze Oberfläche überschwemmt. Allmählich sind dann die Flüsse in ihr Bett zurückgedrängt, ist der eine Teil vor-, der andere nachher mit Deichen umgeben und aus Wasser oder Moor zu trocknem Land gemacht. Nachdem die Bevölkerung zunahm, wuchs auch das Bedürfnis an Land, und heutzutage ist nur noch an vereinzelten Stellen die alte Beschaffenheit zurückzufinden. Einen harten Kampf hat da die Bevölkerung seit zwei Jahrtausenden mit dem Wasser führen müssen, einen Kampf, in dem neben großem Gewinn auch öfters große Verluste zu buchen waren. Viele Siege haben wir in den Jahrhunderten dem Wasser abgerungen, aber auch manchmal ist es uns zu stark gewesen. Ich brauche nur auf den großen Binnensee, die Zuidersee, hinzuweisen, die in geschichtlicher Zeit noch trocknes Land war und seitdem dem Meere zugefallen ist. Dabei kann aber auch erwähnt werden, daß die seit dreiviertel Jahrhundert bestehenden Pläne, diese Oberfläche wieder zurückzugewinnen, jetzt zur Ausführung gekommen sind, und daß nach Vollendung der vor einigen Jahren angefangenen Arbeiten die Niederlande auf friedlichem Wege ihre Oberfläche um ein Zehntel vergrößert haben werden.

Im Mittelalter und noch lange nachher bestand ein großer Teil Hollands aus vereinzelten, von Deichen umringten Poldern, getrennt durch breite Flüsse und Binnenseen. Verkehr dazwischen war nur möglich über dem Wasser, und nur an der Küste entlang bildete die Dünenreihe einen ununterbrochenen Streifen Land. Viele der jetzigen Wasserstraßen sind Überreste dieser alten Flüsse und Binnenseen, und sie haben daher die alten unregelmäßigen Läufe behalten, die ihnen die Natur gegeben hat. Die größte Mehrzahl aber gehört jetzt dem Binnenwasser und ist vom Meere getrennt durch Schleusen. Von vielen liegt der Spiegel unter dem Meeresspiegel. Andere liegen hoch über dem umringenden Land, das durch mächtige Pumpen trocken gehalten werden muß. Daneben sind im Laufe der Jahrhunderte zahllose Kanäle für die Entwässerung des Landes gegraben, die teilweise auch für die Schiffahrt, sei es nur mit kleineren Schiffen, Bedeutung haben, und es kann wohl ohne Übertreibung gesagt werden, daß es in dem eigentlichen Holland, das sind die beiden westlichen Provinzen der Niederlande, keine Stadt und kaum ein Dorf gibt, das nicht auf dem Wasserwege zu erreichen ist.

Hat also seit alten Zeiten die Beschaffenheit des Landes die Bewohner zur Schiffahrt getrieben, die Lage der Niederlande hat es ermöglicht, daß diese sich nicht auf den örtlichen Verkehr beschränken brauchte. Es braucht hier nicht erwähnt zu werden, wie durch die großen geographischen Entdeckungen auf der Schwelle der Neuzeit der Brennpunkt des Weltverkehrs sich von Süd-Europa und dem Mittelländischen Meer nach Nord-West-Europa und der Nordsee verlegte. Es genügt hinzuweisen auf die überaus günstige Lage der Niederlande an der Rheinmündung, England gegenüber, am Knotenpunkt der nach dem 15. Jahrhundert begründeten neuen Handelswege, um zu verstehen, wie es den Niederlanden, von altersher mit der Schiffahrt vertraut, wie damals kein andres Volk Nord-Europas, gelang, eine voranstehende Stelle im neuzeitlichen Weltverkehr einzunehmen. Die Geburt der Niederlande als unabhängiger Staat fällt zusammen mit der Entwicklung im 16. Jahrhundert zu einem Handelsstaat, dessen Bevölkerung das Bedürfnis fühlte an eigener Gesetzgebung, eigener Kultur, deren Charakter für einen großen Teil durch die freie Berührung mit allen Völkern der Welt bedingt wurde.

Man kann sagen, daß sowohl für den überseeischen als für den Inlandverkehr bis zum 19. Jahrhundert die natürlichen, von Menschenhand nur wenig geänderten Wasserwege genügten. Seit dem Anfange des 19. Jahrhunderts hat sich aber eine völlige Verwandlung in dem Schiffahrtsverkehr vollzogen, die auch jetzt noch nicht zu Ende ist, und auch in den Niederlanden konnte, um den immer wachsenden Fortschritten des Verkehrs standhalten zu können, nicht länger das von der Natur Gegebene ausreichen, und hat namentlich die Kunst des Ingenieurs zu Hilfe kommen müssen, wo die Natur versagte.

Vieles ist da im letzten Jahrhundert geschaffen und vieles bleibt noch zu schaffen übrig. Der Zeitraum für diesen Vortrag erlaubt nur, Ihnen das Vornehmste in großen Zügen vorzuführen.

Die Wasserstraßen in den Niederlanden verteilen sich verkehrsgemäß in drei Gruppen:

1. Die Verbindungen der Seehäfen mit dem Meere;
2. Die Verbindungen der Seehäfen mit dem Hinterland;
3. Die Wasserstraßen im Innern des Landes.

Es ist selbstverständlich, daß eine solche Einteilung etwas Willkürliches hat und nicht in allen Fällen durchzuführen ist. Mehrere Wasserwege fallen sowohl der einen als der anderen Gruppe zu.

Es sind die Verbindungen der großen Seehäfen mit dem Meere, die am frühesten der Ausbesserung durch menschliches Können bedurften. Obwohl Sie, meine Herren, an erster Stelle wegen der Förderung der Binnenschiffahrtsinteressen hier zusammen sind, so sind namentlich in Holland Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt so eng verknupft, und hat ganz besonders die Rheinschiffahrt mit den Niederländischen Seehäfen solch großes gemeinschaftliches Interesse, daß Sie mir vergönnen werden, daß ich an erster Stelle etwas von diesen Verbindungen mitteile.

Von den Niederländischen Seehäfen kommen für den Weltverkehr nur Amsterdam und Rotterdam in Betracht. Die sonstigen Häfen haben nur eine beschränkte Bedeutung. Vlissingen, das auf natürlichem Wege den größten Seeschiffen zugänglich ist, und wo die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gegründeten Hafenanlagen jetzt vergrößert werden, hat eine zu ungunstige Lage zum Hinterland, um ein großer Handels- oder Umschlagshafen zu werden, und hat bis jetzt nur Bedeutung für den Schnellverkehr von Personen errungen. Es sucht sich in dieser Richtung weiter zu entwickeln und erstrebt Anlaufhafen für den Ozean zu werden. Terneuzen, Dordrecht, Harlingen und Delfzijl haben als Seehäfen hauptsächlich örtliche Bedeutung.

Amsterdam ist seit dem Anfang des 17. Jahrhunderts Hauptsitz des holländischen Großkapitals und des Handels mit den niederländischen Kolonien in Ost- und West-Indien. Vor dem 19. Jahrhundert war sein Verbindungsweg mit der Nordsee ein recht langer. Die Stadt lag an einem breiten Seebusen der Zuidersee, am Ij, und die Schiffe hatten, um in die Nordsee zu gelangen, den Weg über diesen Binnensee nach dem Marsdiep oder dem Vlie zu machen. In der Zeit der Segelfahrt kam es nicht darauf an, ob die Reisedauer um einige Tage verlängert oder verkurzt wurde. In der Zuidersee fanden die Schiffe eine Tiefe von 3,5 m, was damals genügte. Schon im 18. Jahrhundert aber ging der Zugang aus der Zuidersee ins Ij an zu versanden und wurden die Schwierigkeiten, welche die Schiffahrt deswegen empfand, allmählich größer. Als die während der Kriege der napoleonischen Zeit völlig eingestellte Schiffahrt nach 1815 wieder aufblühte, wurde es bald deutlich, daß Amsterdam seine Stelle im Weltverkehr nicht zurückgewinnen konnte ohne einen besseren Zugang zum Meere. Man wagte es aber damals noch nicht, einen Hafen an der sandigen Nordseeküste zu bauen, und in den Jahren 1819 bis 1825 wurde ein 80 km langer Kanal gebaut, der Amsterdam mit dem Hafen von Helder verband. Der Kanal hatte die für die Zeit große Tiefe von 5,5 m und ist ein halbes Jahrhundert für Amsterdam der Zugang zum Meere gewesen.

Als die Segelfahrt auch im Ozeanverkehr mehr und mehr von der Dampffahrt verdrängt wurde und die Verkürzung des Weges nach Indien durch den Suez-Kanal zustande gekommen war, konnte für die Amsterdamer Schiffahrt der Weg über Helder nicht länger genügen. Für die bald nach der Eröffnung des Suez-Kanals gegründete erste Dampferlinie nach Niederländisch-Indien waren die Abmessungen des Kanals schon zu klein und sie mußte statt Amsterdam Helder als Endpunkt wählen. Im Jahre 1863 wurde die Amsterdamer Kanal-Gesellschaft gegründet, die es unternahm, mit einer Zinsengarantie vom Staat und einem Beitrage der Stadt Amsterdam den Nordseekanal zu bauen, der Amsterdam einen neuen 24 km langen Weg zur Nordsee geben würde. Der Kanal ist für den größten Teil ausgebaggert im Ij, an dessen westlichem Ende der Dünenriegel durchgegraben wurde. An der Küste mündet der Kanal in einem Außenhafen zwischen zwei 1600 m lange Hafendämme, die bis zur Tiefe von 8 m unter Niedrigwasser ins Meer ausgebaut sind. Die nicht für den Kanal

benutzten Teile des Jj sind eingepoldert und trockengelegt, um einen Teil der Baukosten zu decken. An der Ostseite ist das Amsterdamer Hafengebiet von der Zuidersee durch einen Damm abgeschlossen, in der Schleusen für die Zuiderseefahrt gebaut sind.

Im Jahre 1865 wurde mit den Arbeiten angefangen, und 1876 konnte der Kanal geöffnet werden, doch erst 1883 war der Bau ganz vollendet. Der Kanal hatte dann eine Sohlenbreite von 27 m und eine Tiefe von 7,70 m. An der Nordseemündung bei Ymuiden war der Kanal durch zwei Schleusen vom Meer getrennt, wovon die größere eine Kammerlänge von 120 m, eine Lichtweite von 18 m und eine Schwellentiefe von 7,50 m erhielt.

Besonders beim Bau des Nordseehafens an der sandigen, allen Stürmen ausgesetzten Küste war viel Mißgeschick empfunden und der Kostenanschlag des ganzen Kanalbaus wurde mit beinahe 100 % übertroffen. Die Kanalgesellschaft mußte daher noch weiter vom Staat unterstützt werden. Wegen der finanziellen Schwierigkeiten, in welche sie bei der Vollendung des Baus geraten war, wurde 1883 der Kanal vom Staat übernommen. Im Jahre 1890 wurden die bisher von der Schiffahrt erhobenen Kanalzölle durch Zahlung eines Beitrages von der Stadt Amsterdam abgekauft. Bald nach der Übernahme des Kanals vom Staat wurden Verbesserungen und Vergrößerungen vorgenommen. Neben den beiden bestehenden Schleusen in Ymuiden wurde eine dritte gebaut mit einer Kammerlänge von 225 m, einer Lichtweite von 25 m und einer Tiefe von 9,60 m unter Niedrigwasser und 10 m unter normalem Kanalwasserstand. Diese Schleuse wurde im Jahre 1896 dem Verkehr geöffnet und war damals die größte der Welt. Der Außenhafen wurde durch intensive Baggerungen gleichfalls auf eine Tiefe von 9,60 m unter Niedrigwasser gebracht und dem Kanal zwischen Ymuiden und Amsterdam wurde eine Sohlenbreite von 5 m und eine Tiefe von 9,80 m unter dem normalen Wasserstand gegeben. Beim jetzigen Zustand können Schiffe mit 220 m Länge, 25 m Breite und 9,10 m Tiefgang zu jeder Zeit Amsterdam erreichen.

Die Totalkosten haben etwa 70 Millionen betragen.

Während im Jahre 1880 der Inhalt der in den Nordseekanal eingegangenen Seeschiffe 757 000 Netto-Registertonnen betrug, war dieser 1880 auf 1 814 000 Tonnen und 1913 auf 3 170 000 Tonnen angewachsen.

Die Hauptwasserstraßen in den Niederlanden

Bei der zunehmenden Vergrößerung der Seeschiffe werden aber in der Zukunft die jetzigen Abmessungen des Kanals und der Zugangsschleuse nicht mehr ausreichen. Das Bedürfnis einer zweiten Schleuse als Reserve, falls mit der bestehenden großen Schleuse ein Unfall passieren möchte, wird außerdem stark gefühlt. Die Notwendigkeit einer anschaulichen Vergrößerung ist 1917 von der Gesetzgebung festgestellt, und mit den dazu benötigten Arbeiten wird jetzt ein Anfang gemacht. In Ymuiden wird eine neue Schleuse gebaut werden mit 400 m Kammerlänge, 50 m Lichtweite und 14,50 m Tiefe unter dem Kanalwasserstand. Der Kanal wird zur gleichen Tiefe und zu einer Schleusenbreite von 100 m gebracht werden, während der Außenhafen eine übereinstimmende Tiefe erhalten wird.

Während der Ursprung Amsterdams als großer Seehafen hauptsächlich auf den Handel mit den Kolonien zurückzuführen ist, verdankt Rotterdam seine Stellung als Welthafen in erster Linie seiner Lage an der Rheinmündung an der Stelle, wo von altersher der Übergang des Verkehrs vom Seeschiff ins Rheinschiff und umgekehrt stattfand. Auch der Zugang aus dem Meer zum Rotterdamer Hafen ist im 19. Jahrhundert völlig umgewandelt, und wie bei Amsterdam sind dabei drei Perioden zu unterscheiden.

Die neue Maas, an der Rotterdam liegt, ist die Fortsetzung des nördlichen Rheinarmes und verdankt seinen Namen der Zeit, als hier wirklich die Maas sich ins Meer stürzte. Mit der alten Maas bei Brielle hatte sie früher eine gemeinsame Mündung, die den Zugang zu Rotterdam bildete. Schon im Anfang des 19. Jahrhunderts war diese Mündung dermaßen versandet, daß die Tiefe für die damalige Schiffahrt nicht mehr ausreichte. Die Schiffahrt nach Rotterdam hatte einen langen Umweg über Brouwershaven und Dordrecht zu machen. In derselben Zeit als für Amsterdam der Kanal nach Helder gebaut wurde, erhielt auch Rotterdam einen neuen Zugang zum Meer durch den Bau des Kanals von Voorne, der mit 10 km Länge den Zugang nach dem Goereeschen Gat verlegte und, ausgerüstet mit zwei Schleusen, Schiffen von 70 m Länge, 14 m Breite und 5 m Tiefgang Durchfahrt gewährte. Der Kanal wurde im Jahre 1829 eröffnet, aber auch er konnte nur einige Jahrzehnte den wachsenden Anforderungen der Schiffahrt entsprechen. Der Wunsch nach einem offenen Zugang zum Meere ohne Schleusen, die der Größe der Schiffe Schranken stellen, wurde in den Rotterdamer Handelskreisen stets mehr lebendig. Viele Entwürfe wurden gemacht und im Jahre 1863 bei demselben Gesetz, das den Bau des Amsterdamer Nordseekanals ermöglichte, wurde die Herstellung einer neuen Flußmündung nördlich von der bestehenden beschlossen.

Zur Erhaltung der Tiefe in der neuen Mündung würde hauptsächlich die Wirkung der Flut- und Ebbeströmungen in Frage kommen. Zu diesem Zweck wurde an der Mündung die große Breite von 900 Meter gegeben, die sich landeinwärts allmählich verringerte, um bei Rotterdam, 30 km vom Meer, noch 340 m zu betragen. Durch zwei parallele Dämme wurde die Mündung ins Meer fortgesetzt bis zur Tiefe von 8 m unter Niedrigwasser. Man hoffte damals sogar, daß man nur eine schmale Rinne zu baggern brauchte, und daß durch die bei der Flut eindringenden und bei Ebbe zusammen mit dem Flußwasser wieder hinausfließenden Seewasser aufgeweckten Strömungen ausreichen würden, um die gewünschten Abmessungen zu bekommen. Dieser Erfolg wurde aber nicht erreicht. Zwar wurden große Sandmengen vom Strom aus der anfänglich gebildeten Rinne entfernt, diese setzten sich aber in der Mündung nieder. Als der erhoffte Erfolg ausblieb, mußte der Entwurf in mehreren Punkten geändert werden. Die Breite des neuen Flusses wurde um 200 m verringert und sehr große Baggerarbeiten, wobei zum ersten Male Sandsauger verwendet wurden, mußten ausgeführt werden. Wie beim Nordseekanal haben deshalb die Kosten den anfänglichen Anschlag erheblich übertroffen und erst im Jahre 1895, d. h. 32 Jahre nach dem Anfang der Arbeiten, war in der neuen Flußmündung die erstrebte Tiefe von 8 m bei gewöhnlichem Hochwasser erreicht. Die Gesamtkosten betrugen dann 36,3 Millionen Gulden. Seitdem ist an der weiteren Verbesserung des Fahrweges immer weiter gearbeitet. Durch zweckmäßige Einschränkungen der Fahrbreite und durch Verlegungen des Fahrwassers in zu wenig oder zu stark gekrümmte Strecken in Verbindung mit Baggerungen, durch eine Verlängerung vom südlichen Damm bei Hoek van Holland zwecks einer besseren Geleitung der Flutströmung hat man die Tiefe allmählich vergrößern können, und jetzt können Schiffe mit 10 m Tiefgang bei jedem gewöhnlichen Hochwasser Rotterdam erreichen. Als Erfolg des neuen Zugangs, der den Namen „Nieuwe Waterweg" erhalten hat, konnte Rotterdam sich im letzten Vierteljahrhundert zu einem der bedeutendsten Nordseehäfen entwickeln. Der Formeninhalt der eingegangenen Schiffe betrug im Jahre 1880 1 682 000

Netto-Registertonnen, 1900: 6 327 000 und 1913: 12 785 000 Tonnen; hatte sich also in 33 Jahren beinahe verachtfacht.

Für die Zukunft werden noch höhere Forderungen an den Zugang zu dem Meere gestellt werden; eine weitere Vertiefung ist schon jetzt ins Auge gefaßt. Zunächst wird die Tiefe auf 11,5 m bei Hochwasser gebracht werden, doch in weiterer Zukunft wird zweifellos eine Tiefe von 12,5 m erstrebt werden müssen, wozu die Möglichkeit technisch vorhanden scheint.

Von den kleineren Häfen wurde Vlissingen schon erwähnt. Dordrecht, wie Rotterdam am Rhein liegend, wird durch die Alte Maas und an Hoek van Holland vorbei einen neuen Zugang zum Meer mit 8,5 m Tiefe erhalten. Die beiden nördlichen Häfen, Delfzijl und Harlingen, sind auf natürlichem Wege vom Meer erreichbar, letzterer zwar nur mit beschränktem Tiefgang.

Ebenso wichtig wie die Verbindungen mit dem Meere sind für die Seehäfen die Verbindungen mit dem Hinterland. Nebst den Wasserstraßen kommen hier die Eisenbahnen in Betracht, doch für die niederländischen Häfen sind erstere weitaus die wichtigsten, und unter diesen übertrifft der Rhein in seiner Bedeutung bei weitem alle anderen.

Auf die Bedeutung des Rheins als einer der wichtigsten Handelswege Europas brauche ich in dieser Versammlung wohl nicht hinzuweisen. Der Großfürst von Europas Strömen, wie ein holländischer Dichter den Fluß einst nannte, ist seit der Römerzeit vielleicht der größte Verkehrsweg in unserem Weltteil.

Daß die Bedeutung eine internationale war, wurde schon vor mehr als hundert Jahren erkannt, als die Fahrt auf dem Rhein vom Wiener Kongreß für jeden frei erklärt und der Strom unter die gesamte Aufsicht der Uferstaaten gestellt wurde. Beim Rheinfahrt-Vertrag von 1868 wurde dann das wichtige Prinzip festgestellt, daß von der Schiffahrt keine Abgaben erhoben werden sollten. Der Verkehr von beinahe 40 Millionen Tonnen, der im Jahre 1913 über die deutsch-niederländische Grenze bei Lobith in beiden Richtungen stattfand, und wobei Schiffe bis zu 3500 Tonnen Verwendung fanden, ist der beste Nachweis, wie erfolgreich die internationale Aufsicht der Uferstaaten gewirkt hat. Wie bekannt, sind beim Versailler Friedensvertrag auch andere als die Uferstaaten zu dieser Aufsicht aufgefordert. Hoffentlich wird auch in der Zukunft der Rhein immer mehr zur Entwicklung unseres Weltteils beitragen.

Wo der Rhein in die Niederlande hineintritt, ist er schon längst ein Flachlandstrom mit geringem Gefälle. Von Lobith bis Gorinchem über eine Länge von beinahe 100 km beträgt das Gefälle bei mittlerem Sommerwasser 10 m, also durchschnittlich 0,10 m pro Kilometer. Unweit von der Grenze fängt die Deltabildung an und teilt sich der Fluß in zwei Arme. Durch den südlichen Arm, die Waal, fließen zwei Drittel des Rheinwassers ab. Der nördliche Arm, obwohl der wenig wichtige, behält den Namen Nieder-Rhein bei. Dieser Arm teilt sich bei Westervoort aufs neue. Ein Neuntel des Rheinwassers fließt durch die Yssel zur Zuidersee. Der Nieder-Rhein erhält nachher den Namen Lek, die wieder ihre Fortsetzung findet in der an Rotterdam vorbeiströmenden Neuen Maas. Die Waal ist für die Schiffahrt der weitaus wichtigste dieser Arme. Sie vereinigt sich früher bei Gorinchem mit der Maas und erhält dann den Namen Merwede. Seit 1904 ist aber die Mündung der Maas nach dem Hollandsch Diep verlegt worden, um im Interesse der Hochwasserverhältnisse eine völlige Trennung der beiden Flüsse zu bekommen. Unweit unterhalb Gorinchem fängt das eng verknüpfte Netz der südholländischen und zeeländischen Ströme an, wo Flut und Ebbe sich schon stark geltend machen und die Richtung der Strömung von der Tidewirkung bestimmt wird. Auf der Waal macht sich der Einfluß der Tiden bis zu Zaltbommel fühlbar. Die Hauptmenge des Rheinwassers fließt durch die Neue Merwede, einem in den Jahren 1863 bis 1867 künstlich gebildeten Fluß ebenfalls nach dem Hollandsch Diep. Der große Rheinschiffahrtsweg führt aber durch die Unter-Merwede an Dordrecht vorbei und folgt alsdann der Noord nach der Neuen Maas.

Bis ungefähr in die Mitte des 19. Jahrhunderts hat dieser Schiffahrtsweg in seinem natürlichen Zustande den Anforderungen der damaligen Rheinfahrt genügt. Die Verbesserungen an den Flußläufen, die schon in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts an den niederländischen Flüssen geplant und teilweise ausgeführt sind, hatten weniger die Interessen der Schiffahrt als die des Abflusses bei Hochwasser zum Zweck. Die Überzeugung, daß ein regelmäßiges Flußbett in beiden Interessen notwendig war, gewann immer mehr Feld. Viele Deichbrüche und unheilvolle Überschwemmungen um die Mitte des Jahrhunderts drängten dazu, einzugreifen.

Erst ungefähr in der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde in den Niederlanden mit einer systematischen Verbesserung des Rheins angefangen. In der ersten Periode dieser Verbesserungsarbeiten bestanden diese aus einer einfachen Regularisierung. Die Insel im Strome wurde an eines der Ufer angeschlossen, während an der anderen Seite der Strom verbreitert wurde.

Bald zeigte sich die Notwendigkeit, eine Normalbreite für den Strom festzustellen. Für den unverteilten Rhein an der deutsch-niederländischen Grenze wurde im Jahre 1866 diese Breite auf 340 m festgestellt. Für die Waal waren im Jahre 1861 die Normalbreiten festgestellt auf 360 m am oberen Ende, auf 400 m am unteren Ende, für die obere Merwede auf 600 m, für die untere Merwede auf 200 m. Die Verwirklichung dieser Normalbreiten durch den Bau von Querdämmen, zwischen welchen das Sommerbett eingeschränkt wurde, war im Jahre 1886 vollendet.

An vielen Stellen wurde aber der erwünschte Erfolg nicht erreicht, und eine weitere Einschränkung der Breite war notwendig. Zu diesem Zwecke wurden in den Jahren 1889—1896 weitere Verbesserungen durch den Bau von niedrigen Dämmen ausgeführt. In den Jahren 1909—1914 wurde durch untertauchende Dämme die Breite der Fahrrinnen in der Waal auf 260 m zurückgebracht. Zur gleichen Zeit wurden umfangreiche Baggerungen ausgeführt, und wurde, wo nötig, die Rinne so verlegt, daß sie nur aus Kurven besteht und keine geraden Strecken mehr darin vorkommen. Diese Arbeiten haben zum völligen Erfolg geführt und jetzt steht der Schiffahrt bei normalem Niedrigwasser auf der ganzen Flußstrecke zwischen der Grenze und Rotterdam eine Mindesttiefe von 3,25 m zur Verfügung. An der oberen Merwede sind derartige Arbeiten ausgeführt. Durch die untere Merwede und die Noord fließen nur unbedeutende Wassermengen ab. Hier haben Baggerungen zur Herstellung der gewünschten Tiefe im allgemeinen ausreichen können. Die Noord wird jetzt verbreitert auf 200 m, weil sie für den großen Verkehr zu schmal geworden ist.

Seit 1850 sind in den Niederlanden rund 22 Millionen Gulden für die Verbesserung des Hauptarmes des Rheins verwendet.

Auch an dem Niederrhein, der Lek und der Yssel sind übereinstimmende Verbesserungen ausgeführt, wobei man sich aber mit einer geringeren Tiefe zufrieden gibt.

Es darf erklärt werden, daß der Wasserweg von Rotterdam nach dem deutschen Hinterland heutzutage den höchsten Anforderungen der jetzigen Schiffahrt entspricht. Die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsweges kann praktisch als unbegrenzt angesehen werden.

Obwohl für Amsterdam der Rheinverkehr bei weitem nicht die Bedeutung hat, wie er es für Rotterdam besitzt, hat man auch in Amsterdam auf eine gute Verbindung mit dem Rhein immer einen hohen Wert gelegt. Bis zu den 80er Jahren hat sich diese Verbindung aus einer Reihe von alten Flußläufen und Kanälen zusammengesetzt, die unter dem Gesamtnamen „Kölnische Fahrt" bekannt waren. Als Amsterdam seinen neuen Zugang zum Meere bekommen hatte, wurde auch der Wunsch nach einem erstklassigen Kanal zur Verbindung mit dem Rhein immer lebhafter. Vom Staat wurde dann in den Jahren 1882 bis 1893 der Merwede-Kanal gebaut, der einen neuen 75 km langen Verbindungsweg mit der Merwede bei Gorinchem darstellte. Der Kanal hat eine Sohlenbreite von 20 m und eine Tiefe von 3 m. Die Schleusen haben eine Lichtweite von 12 m. Diese Abmessungen ermöglichen die Fahrt mit Rheinschiffen von 2000 Tonnen.

Bei Vreeswijk kreuzt der Kanal die Lek, von der er an beiden Seiten durch eine Schleuse getrennt ist. Zwischen Amsterdam und Vreeswijk gibt es drei Schleusen, von denen aber die nördlichste zwischen dem Kanal und dem Amsterdamer Hafengebiet in gewöhnlichen Fällen immer geöffnet ist. Zwischen der Lek und der Merwede gibt es ebenfalls drei Schleusen. Sobald der Wasserstand auf der Lek es erlaubt, wird von der Rheinfahrt der kürzere Weg über diesen Fluß statt des Umwegs über Gorinchem gewählt.

Obwohl der Merwede-Kanal für den Amsterdamer Rheinverkehr eine bedeutende Verbesserung gebracht hat, ist die Bedeutung dieses Kanals für den inländischen Verkehr, namentlich für den zwischen Amsterdam und Rotterdam, größer geworden als für den eigentlichen Rheinverkehr. Der Weg von Amsterdam zum Rhein, der schon Rotterdam gegenüber den Nachteil hat, die Durchfahrt einiger Schleusen zu erfordern, ist außerdem zu lang. Entwürfe für eine kürzere Verbindung Amsterdams mit dem Rhein, an einen östlicheren Punkt des Flusses anschließend, liegen jetzt der Prüfung vor, und eine solche Verbindung wird wahrscheinlich in nicht zu langer Frist zur Ausführung kommen.

Obwohl nicht von gleicher Bedeutung als der Wasserweg nach Deutschland, sind doch auch die Verbindungen in südlicher Richtung mit Belgien für die niederländischen Seehäfen wichtig. Zu unterscheiden sind die mit dem westlichen Belgien durch das Schelde-Becken und mit dem östlichen Belgien durch das Maas-Becken.

Der Binnenschiffahrtsweg zwischen Rhein und Schelde, zwischen Rotterdam und Antwerpen, liegt im Mündungsgebiet dieser Flüsse. Er wird gebildet von einer Reihe breiter Ströme, wo Flut und Ebbe ihre Wirkung ausüben. Nicht nur als Verbindung zwischen Holland und Belgien hat er Bedeutung, doch wohl an erster Stelle als Verbindung des Antwerpener Hafens mit dem Rhein. Trotz der oft ungünstigen Verhältnisse, die bei Sturm und Nebel auf diesen an vielen Stellen mehrere Kilometer breiten Strömen herrschen, trägt er einen regen Verkehr von Rheinschiffen und sonstigen Binnenschiffen.

Eine wichtige Veränderung hat dieser Schiffahrtsweg erlitten, als 1867 die natürliche Verbindung zwischen den beiden Scheldemündungen, die vom Kreekrak gebildet wurde, durch den Bau der Eisenbahn nach Vlissingen abgesperrt wurde. Infolge

des Trennungsvertrages von 1839 zwischen den Niederlanden und Belgien war die niederländische Regierung verpflichtet, in einem solchen Fall den unbrauchbar gemachten Schiffahrtsweg durch einen neuen zu ersetzen. Dies geschah durch den Bau des Kanals von Zuid-Beveland, eines 9 km langen Kanals, der wegen der anschaulichen Teilunterschiede an beiden Enden durch Schleusen abgeschlossen ist. Am südlichen Kanalende ist vor einigen Jahren eine neue Schleuse mit 16 m Lichtweite, 135 m Kammerlänge und 4 m Tiefe unter Niedrigwasser gebaut. Der Bau einer solchen Schleuse am nördlichen Kanalende wird jetzt angefangen. Zieht man in Betracht, daß die Antwerpener Rheinfahrt der stärkste Konkurrent der Rotterdamer Rheinfahrt ist, so muß anerkannt werden, daß die niederländische Regierung in sehr freigebiger Weise ihren Verpflichtungen den belgischen Interessen gegenüber nachkommt.

Zwischen den Niederlanden und dem östlichen Teil von Belgien ist die Maas die natürliche Wasserverbindung. Bis jetzt aber hat dieser Fluß für die Schiffahrt nur eine ganz untergeordnete Bedeutung. Während der Rhein als Abfluß eines Gebietes von Gletschern und ewigem Schnee auch in den wasserärmsten Zeiten immer genügende Wassermengen hat, um die Schiffahrt zu ermöglichen, ist die Maas lediglich ein Regenfluß. Einer größten Wassermenge von 2700 Kubikmetern in der Sekunde steht eine kleinste von nur 30 bis 40 Kubikmetern gegenüber. Im unteren Teil des Flusses, wo das Gefälle sehr gering ist, etwa bis Venlo, hat man es erreicht, durch Normalisierung bei Normalniedrigwasser eine Tiefe von 1,60 m hervorzurufen. Oberhalb Venlo, wo das Gefälle bald zu 0,40 m pro Kilometer steigt, ist es ausgeschlossen, durch einfache Normalisierung den Fluß fahrbar zu machen.

Als während der Vereinigung der Niederlande und Belgien zwischen 1815 und 1830 das Bedürfnis für eine Wasserverbindung mit dem südöstlichen Teil des Landes sich fühlbar machte, wurde, von der Maas ganz abgesehen, in den Jahren 1821 bis 1825 der 120 km lange Zuid-Willemsvaart angelegt, der eine Verbindung von der Dieze, einem Nebenfluß der Maas bei Herzogenbusch, nach Maastricht bildet. Das Gefälle von etwa 40 m wird von 20 Schleusen überwunden, deren Abmessungen die Fahrt erlauben mit Schiffen von 50 m Länge, 6,60 m Breite und 1,90 m Tiefgang, also von rund 450 t. Später fand der Kanal eine Fortsetzung im Kanal Maastricht-Lüttich, der am linken Maasufer entlang gebaut wurde und abermals 6 Schleusen von derselben Größe besitzt. In den 1870er Jahren wurde die Maas oberhalb Lüttich, also in Belgien, kanalisiert, welcher kanalisierte Fluß wieder anschließt an die Wasserstraßen im nördlichen Frankreich. Im Jahre 1913 hatte der Verkehr auf dem Zuid-Willems-Kanal einen Umfang von 4,6 Millionen Tonnen erreicht.

Die regelmäßige Zunahme des Verkehrs und der Wunsch dazu, größere Schiffe verwenden zu können, hatten schon längst die Frage der Fahrbarmachung der Maas aktuell gemacht. Den größten Stoß dazu aber gab die Erschließung der Kohlenfelder im Süden der niederländischen Provinz Limburg im Anfang des 20. Jahrhunderts. Um den Kohlenreichtum in dieser Provinz völlig zur Ausnützung zu bringen und ihre industrielle Entwicklung zu ermöglichen, erschien ein Wasserweg von großer Leistungsfähigkeit das erste Notwendige. Von dem Zuid-Willems-Kanal ist die Provinz durch die Maas getrennt, und außerdem liegt gerade hier dieser Kanal auf belgischem Gebiet. Nachdem Verhandlungen mit Belgien wegen der Kanalisierung der Maas, soweit sie Grenzfluß war, nicht zum Erfolge geführt hatten, wurde 1915 von der Gesetzgebung in den Niederlanden die Kanalisierung des niederländischen Teils des Flusses genehmigt. Die Arbeiten sind seit einigen Jahren in Ausführung.

Die Kanalisierung wird sich erstrecken über eine Länge von 110 km, von Maasbracht bis Grave. Von der Kanalisierung des Flusses unterhalb Grave ist vorläufig abgesehen. Statt dessen wird der untere Teil des kanalisierten Flusses durch einen 12 km langen Kanal mit der Waal bei Nijmegen verbunden. Dieser Kanal sowie die Maas werden für Rheinschiffe von 2000 t eingerichtet. Die Schleusen sind Schleppzugschleusen mit einer Kammerlänge von 260 m, einer Lichtweite von 14 m und einer Schwellentiefe von mindestens 3,30 m unter dem niedrigsten Wasserstand. Der Maas-Waal-Kanal erhält zwei Schleusen, eine an jedem Ende, von denen aber die Maas-Schleuse in gewöhnlichen Umständen geöffnet sein wird. Das Gefälle im Fluß von etwa 15 m zwischen Maasbracht und Grave wird von fünf Staustufen überwunden. Die obere Haltung wird außerdem verbunden mit dem Zuid-Willems-Kanal durch einen ebenfalls im Bau begriffenen Kanal für 600-t-Schiffe.

Die kanalisierte Maas wird am oberen Ende ihre Fortsetzung finden in einem neuen Kanal von 40 km Länge, der am rechten Maasufer entlang nach Maastricht führen wird und dort mit der Maas und dem Kanal Maastricht und Lüttich verbinden soll. Der nördliche Teil dieses Kanals bis zum Kohlenrevier wird gleichfalls für 2000-t-Schiffe eingerichtet, der südliche Teil vorläufig nur für 1000-t-Schiffe.

Der ganze Komplex dieser Werke, deren Kosten auf rund 120 Millionen Gulden veranschlagt sind, wird einen ununterbrochenen neuen Weg für große Binnenschiffe darstellen vom Rhein bis zum südlichsten Punkt der Niederlande, wo Anschluß an die belgischen Wasserstraßen gefunden wird.

Im Anfang habe ich schon darauf hingewiesen, daß die westlichen Provinzen der Niederlande, das eigentliche Holland, in allen Richtungen von Wasserstraßen durchkreuzt sind. Vor dem Bau der Eisenbahnen dienten diese nicht nur dem Güterverkehr, sondern auch dem Personenverkehr, und die „Trekschuit", das vom Pferd gezogene Boot, war das regelmäßige Beförderungsmittel zwischen den holländischen Städten. Die Zeit liegt mehr als dreiviertel Jahrhundert hinter uns, aber auch heute gibt es in Holland noch ausgedehnte Gegenden, wo sogar für den Personenverkehr der Wasserweg, wenn auch nicht mehr von „Trekschuiten", sondern von Dampfern befahren, der einzige Verbindungsweg ist.

Es würde außerhalb der Grenzen dieses Vortrages liegen, Ihnen eine ausführliche Beschreibung der Wasserstraßen, die dem Inlandverkehr dienen, zu geben. Die vornehmsten sind auf der Karte ersichtlich. Als überaus wichtiges Gebiet für die niederländische Binnenschiffahrt kann an erster Stelle die Zuiderzee genannt werden. Sie bildet die Hauptwasserverbindung zwischen Holland und den nordöstlichen Provinzen.

An der Westseite ist Amsterdam der unbestrittene Haupthafen für den Zuiderzeeverkehr. Mit dem Bau des Nordseekanals ist das Amsterdamer Hafengebiet durch einen Damm von der Zuiderzee getrennt, in der drei nebeneinander liegende Schiffahrtschleusen gebaut sind. Davon hat die größte eine Lichtweite von 18 m, eine Kammerlänge von 96 m und eine Schwellentiefe von 4 m unter dem Wasserstand. Hier findet ein reger Verkehr statt. Zwei bis dreihundert Schiffe werden hier täglich geschleust. Neben Schleppkähnen und Dampfern nimmt die Segelfahrt noch eine wichtige Stelle ein. Das altfriesische Schiffsmodell der „Tjalk", ein breites Schiff mit geringem Tiefgang, mit stumpfem Kopf findet hier noch vielfach Verwendung. In dem letzten Jahrzehnt hat aber die Verwendung des Petrol- oder Benzinmotors große Fortschritte gemacht.

An der Ostseite münden in die Zuiderzee die Flüsse Yssel und Zwarte Water, die bei Zwolle durch einen kurzen Kanal, Willemsvaart genannt, verbunden sind. Hier liegt das wichtigste Binnenschiffahrtszentrum für die nordöstlichen Provinzen, von denen mehrere Kanäle in nördlicher und östlicher Richtung ausgehen. Die Dedemsvaart und der Kanal nach Almelo mit ihren Verzweigungen geben einem großen Teil der Provinz Overyssel Verbindung mit der Zuiderzee und durch die Yssel mit dem Rhein. Diese Kanäle stammen zum größten Teil aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Gleichfalls aus dieser Zeit stammt die Verbindung vom Zwarten Water mit Groningen durch das Mennelerdiep, die Drentsche Hoofdvaart und die Noord-Willemsvaart, die auch zahlreiche Zweigkanäle besitzt. Eine dritte Schiffahrtsverbindung, die schon aus viel älteren Zeiten stammt, geht vom Zwarten Water nördlich nach Friesland. Diese Wasserstraßen erlauben im allgemeinen nur die Fahrt mit Schiffen von 200 bis 300 t. Bei Lemmer mündet eine andere Verbindung der Kanäle in Friesland und Groningen in die Zuiderzee. Die Vergrößerung der Verbindung Lemmer-Groningen für 600-t-Schiffe wird jetzt vorgenommen. Die Stadt Groningen ist von einem Kanal für kleinere Seeschiffe mit dem Seehafen Delfzijl an der Ems verbunden. Hier ist der Sitz einer regen Schiffahrt mit kleinen Segelschiffen nach der Ostsee.

Der Osten der Provinzen Groningen, Drenthe und Overyssel gegen die deutsche Grenze war vorher von einem ausgedehnten Hochmoor überdeckt, aus dem seit Jahrhunderten Torfgewinnung stattgefunden hat. Der abgegrabene Torf wurde immer auf dem Wasserwege befördert, und für jeden Fortschritt der Gewinnung war Ausdehnung des Kanalnetzes nötig. Wo der Torf entfernt war, widmete die Bevölkerung sich der Landwirtschaft auf dem darunterliegenden Boden, der dazu sehr geeignet war. Schiffahrt und Industrie fanden hier ein fruchtbares Feld und jetzt herrscht in den sogenannten „Veenkolonien" eine rege Tätigkeit auf industriellem Gebiet und eine große Wohlfahrt.

Im Osten der Provinz Overyssel, der Landschaft Twenthe, hat sich nach der Abtrennung Belgiens von den Niederlanden 1830 die von alters her bestehende Textilindustrie zur Groß-Industrie entwickelt. Daneben ist in dieser Gegend eine bedeutende Maschinenindustrie aufgeblüht. Bis jetzt verfügt sie nur über die in den 1850er Jahren von einer Privatgesellschaft gebaute Kanalverbindung nach Zwolle und Deventer, die aber die wichtigsten Industrieorte Enschede und Hengelo nicht berührt. Der Bau eines Kanals für 600-t-Schiffe von Twenthe nach dem Rhein ist jetzt von der Gesetzgebung genehmigt, und mit der Ausführung wird bald angefangen werden. Der Kanal wird eine Tiefe von 3 m und eine Sohlenbreite von 17 m bekommen, die Schleusen eine Lichtweite von 9 m und eine Kammerlänge von 70 m. Mit den Abzweigungen nach Almelo und Oldenzaal wird die Länge etwa 120 km betragen, die Baukosten wurden 1917 auf rund 24 Millionen Gulden veranschlagt. In dem endgültigen Entwurf ist noch eine Verbindung mit der Yssel bei Zutphen aufgenommen und eine Verbesserung des Kanals Almelo-Zwolle. Auch eine Abzweigung nach Winterswijk kommt noch in Frage.

In Holland ist die Verbindung zwischen Amsterdam und

Rotterdam die wichtigste der Wasserstraßen, die dem Inlandverkehr dienen. Seit der Eröffnung des Merwede-Kanals 1893 bildet dessen nördlicher Teil in Verbindung mit der Lek die Hauptverbindung zwischen beiden Seehäfen für die Binnenschiffahrt. Außer den Rheinschiffen gingen 1913 durch die Schleuse zu Vreeswijk 50 000 Binnenschiffe mit einem Tonnengehalt von 8 Millionen.

Neben dem Merwede-Kanal ist eine kürzere Verbindung über Gouda für den Verkehr zwischen beiden Seehäfen wichtig, die aber nur kleineren Schiffen Durchgang gewährt. Die Wasserverbindungen mit Haag, Leiden und sonstigen Städten sind gleichfalls in den letzten Zeiten verbessert, wobei im allgemeinen die Zugänglichkeit für 600-t-Schiffe angestrebt wurde.

Die Provinz Nordbrabant ist an der Nord- und Westseite ganz von fahrbaren Flüssen eingeschlossen. Die Hauptstadt Herzogenbusch ist mit der Maas verbunden durch das Flüßchen Dieze, das aber durch eine Schleuse mit 13 m Lichtweite von der Maas getrennt ist. Aus der Dieze geht der schon vorher genannte Zuid-Willemsvaart hervor, der die östliche Hälfte der Provinz durchschneidet und der einen Zweigkanal mit der Industriestadt Eindhoven verbindet. Der Stadt Breda im Westen der Provinz gibt das Flüßchen Mark eine nur für kleine Schiffe brauchbare Verbindung mit den großen Flüssen. Übrigens fehlten in dieser Provinz bis vor kurzem Schiffahrtswege von einiger Bedeutung. Der mit seiner Verzweigung etwa 80 km lange Wilhelminakanal, der seit 1906 in Bau ist, und der sich jetzt seiner Vollendung nähert, wird für einen großen Teil von Nordbrabant einen Schiffahrtsweg für Schiffe von etwa 500 t liefern, durch den die wichtigsten Städte Tilburg und Breda dem Wasserverkehr angeschlossen werden.

Der Kanal fängt an in dem Amer, dem Unterlauf der Maas, und findet seine östliche Mündung in dem Zuid-Willemsvaart. Eine Verzweigung führt nach der Mark, die vom Vereinigungspunkt Breda gleichfalls für 500-t-Schiffe verbessert ist. Er enthält eine Tiefe von 32,30 m und eine Sohlenbreite von 15 m, die Schleusen haben eine Lichtweite von 7,50 m.

Hiermit ist sehr im kurzen geschildert, wie das Netz von Wasserstraßen, teilweise von der Natur, teilweise von Menschenhand gebildet, sich über die Niederlande ausdehnt. Aus dieser großen Ausdehnung ist schon die Bedeutung der Wasserstraßen für das wirtschaftliche Leben ersichtlich. Einige Zahlen über den Umfang des Schiffsverkehrs habe ich genannt und mehrere wären dazuzufügen. Der ganze Umfang des Güterverkehrs auf den Wasserwegen entzieht sich der Beobachtung der Statistik, es kann aber zweifelsohne erklärt werden, daß er viele Male größer ist als der auf den Eisenbahnen. Die Frage, die in anderen Ländern schon gestellt worden ist, ob man zur Entwicklung des Verkehrs den Wasserstraßen oder den Eisenbahnen den Vorzug geben muß, ist für die Niederlande keine Frage, wenigstens nicht für den Westen und Norden des Landes, wo die Natur selbst zum Wasserverkehr drängt.

Die großen Flüsse und die sonstigen Hauptverbindungen gehören alle dem Staat. Seit 1899 werden auf den staatlichen Wasserstraßen keine Gebühren von der Schiffahrt mehr erhoben, wobei der Gedanke vorherrscht, daß die Schiffahrt auf diesen Straßen ein allgemeines Interesse hat, und es also als öffentliche Staatspflicht empfunden wird, diese Hauptverbindungen zu unterhalten. Wo der Staat neue Kanäle baut, z. B. den Twenthe-Kanal und den Wilhelmina-Kanal, werden aber gewöhnlich von den interessierten Provinzial- und örtlichen Behörden Beiträge zu den Baukosten verlangt. Auch für die im letzten halben Jahrhundert zustande gebrachten Verbesserungen der Zugänge aus dem Meere nach Amsterdam und Rotterdam ist ein Beitrag von diesen beiden Städten gefordert worden.

Kleinere Kanäle gehören bisweilen den Provinzen, viele auch Gemeinden oder den seit Jahrhunderten in den Niederlanden bestehenden Entwässerungsgenossenschaften. Von diesen werden gewöhnlich von der Schiffahrt Gebühren erhoben zum Beitrage zu den Unterhaltungskosten. Einige Kanäle im Osten des Landes gehören Privatgesellschaften.

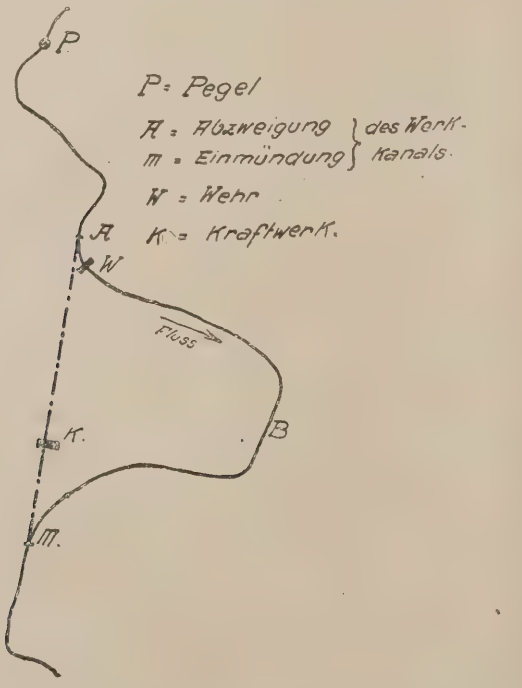
Obwohl kein zweites Land ein derartig eng verknüpftes Netz von Wasserstraßen aufzuweisen hat wie die Niederlande, liegen, wie Sie aus dem Mitgeteilten haben ersehen können, noch manche Entwürfe zur Vervollkommnung dieses Netzes vor, sowohl durch Bau von neuen Kanälen als durch weitere Verbesserung und Vergrößerung von bestehenden Kanälen und Flüssen. Teilweise sind diese schon zur Ausführung gekommen, teilweise liegen sie noch der Genehmigung vor. In den nächsten Jahrzehnten werden noch Hunderte von Millionen Gulden für den Wasserverkehr gespendet werden, einerseits um den Inlandverkehr immer weiter auszubilden, anderseits um der Aufgabe der Niederlande, die Verkehrspforte zu einem wichtigen Teil Europas zu sein, immer besser Folge leisten zu können.

Ein Verfahren zur Bestimmung der Gefälle an einem zu entwerfenden Flußkraftwerk.

Von Regierungs- und Baurat Post in Hoya (Weser).

Vorbemerkung: Wenn im Folgenden vom Pegelstand gesprochen wird, so ist damit der Pegelwasserstand im ungestauten Flusse gemeint.

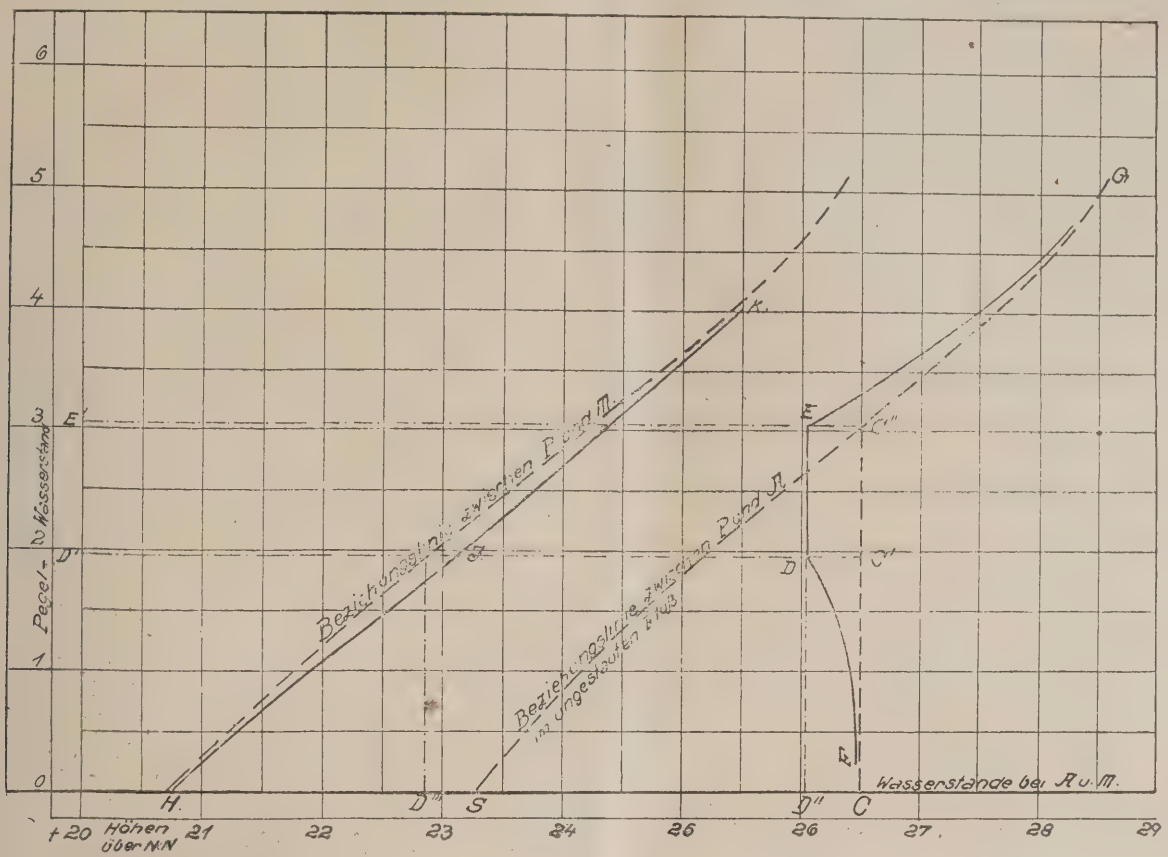
Bei der ersten Projektierung eines Flußkraftwerks wird es meistens vorkommen, daß die Wassermengenmessungen des Flusses nicht auf einen am Anfang- und Endpunkt des Kraft-



wasserkanals befindlichen Pegel (Punkt A und M der Abbildung 1) bezogen sind. Meist sind die Messungsergebnisse mit einem entfernt liegenderen Pegel P in Verbindung gebracht, und es bestehen nur einzelne Wasserstandsbeobachtungen, auf Grund deren eine Beziehung zwischen dem Pegelwasserstand P und den entsprechenden Wasserständen bei A und M geschaffen werden kann. Die Beziehung ist durch die beiden gestrichelten Linien in Abbildung 2 dargestellt. Der horizontale Abstand zwischen diesen beiden Linien ergibt das Gefälle zwischen den beiden Punkten A und M, wenn beide Wasserstände auf denselben Nullpunkt bezogen sind. Liegt nun der Pegel P so zu den beiden Punkten A und M, daß in der Flußstrecke P—A—M keine Zuflüsse erfolgen, so kann man, da einem bestimmten Pegelstand eine bestimmte Wassermenge entspricht, sofort mittels dieser Beziehungslinien feststellen, welche Wassermengen einem bestimmten Wasserstande bei A und M entsprechen. Diese Wasserstände A sind aber nur im ungestauten Flusse vorhanden. Nimmt man nun an, daß durch ein Wehr W bei A ein bestimmter Wasserstand C gehalten wird, so stellt die Linie C C G der Abbildung 2 die Beziehungslinie zwischen Pegel und A dar. Will man die Beziehung zwischen dem Pegel P und dem Oberwasser des Kraftwerks K schaffen, so ist zu berücksichtigen, daß von A bis zum Kraftwerk K noch ein Gefällverlust im Werkkanal entsteht, welcher sich nach der jeweiligen Wasserführung des Flusses richtet und demgemäß innerhalb gewisser Grenzen schwankt. Nehmen wir an, daß der Werkkanal für Q kbm/Sek. Maximalwasserführung ausgebaut werden soll, und daß bis zu dem diesem Q entsprechenden Wasserstande alles Wasser dem Kraftwerk zufließt, der abgeschnittene Flußteil A B M also leer bleibt: Dann tritt das Maximum an Gefälleverlust ein, wenn der Fluß diese Wassermenge Q führt. Dieser Wassermenge Q entspricht nach dem oben Gesagten ein bestimmter Pegelstand und ein diesem entsprechender Wasserstand bei A. Diese Wasserstände seien D ' und D " (siehe Abbildung 2). Das Gefälle zwischen A und K läßt sich für das gegebene Q leicht errechnen; es sei gleich D C '=D " C. Da der Wasserstand bei K tiefer liegt als bei A, ist dieses Gefälle von dem Stauwasserstand bei A, welcher durch die Gerade C C ' bezeichnet ist, abzuziehen und zwar in Höhe der Linie D D '. Man erhält auf diese Art und Weise die Beziehung zwischen Pegel — also auch Wassermenge — und Oberwasser am Kraftwerk. Bei kleineren Wassermengen, als die Ausbaumenge Q, verringert sich das Gefälle im Kraftwerkskanal, so daß die Kurve D F der Abbildung 2 entsteht, welche bei der Wassermenge O kbm/Sek. tangential in die Staulinie C C ' übergeht, da dann das Gefälle gleich Null ist. Anders verläuft diese Beziehungslinie zwischen P und K oberhalb D. Bei der Ermittelung dieses Linienteils ist zu beachten, daß, solange der Punkt D unterhalb der Horizontalen E ' E C " liegt, bei A der ungestaute Flußwasserstand sich noch

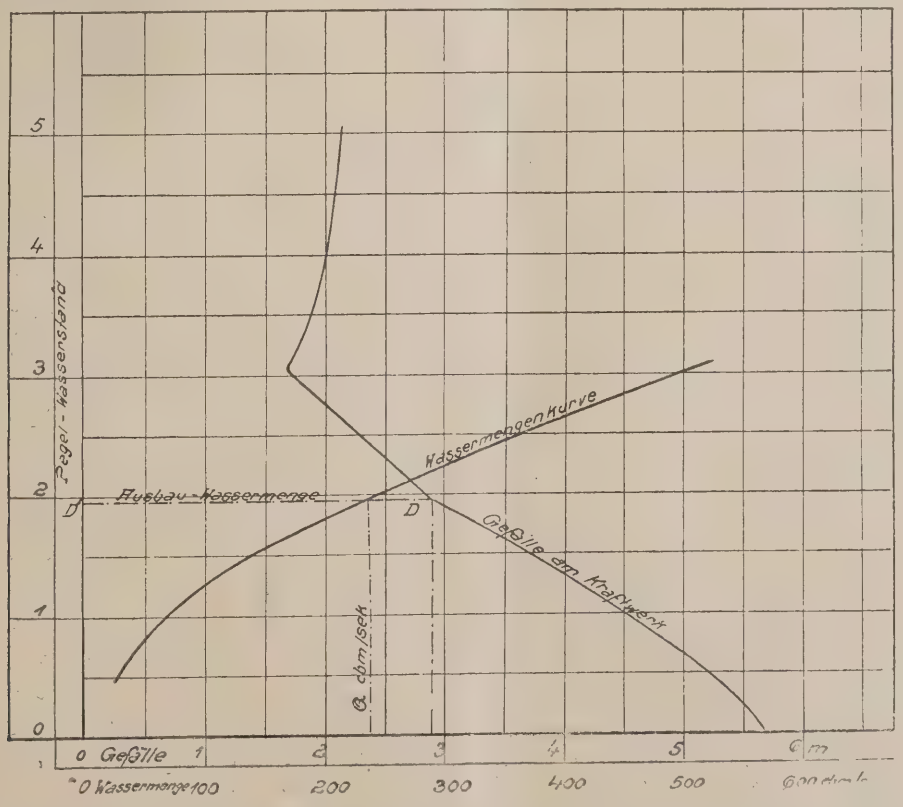
unter dem Stauwasserstand C C" befindet. Der Stau bei A entspricht erst dann dem gewöhnlichen Flußwasserstande, wenn der Wasserstand C" bei A (=E' am Pegel) erreicht ist.

verläuft. Erreicht diese Parallele D E den Punkt E, d. h. den Wasserstand, bei welchem der ungestaute Flußwasserstand bei A den Stauwasserstand bei A erreicht hat, muß, wenn man nicht



Da nun der Stauwasserstand C (bei A) auch bei Wasserständen über D' (am Pegel) zunächst konstant bleiben soll, der Werkkanal aber nur für die bei ungestautem Wasserstande D' (am Pegel) abfließende Wassermenge Q berechnet ist, so muß die überschüssige Wassermenge am Wehr abfließen, während der

über diesen Stau hinaus stauen will und meist aus gewissen Gründen auch nicht darf, das Wehr ganz gezogen werden, so daß das freie Flußgefälle maßgebend wird. Mit dem steigenden Flußwasserstand steigt der Wasserstand im Werkkanal. Da letzterer auch jetzt die Maximalwassermenge Q führt, wird infolge des



Werkkanal nach wie vor von der Maximalwassermenge Q durchströmt wird. Es bleibt also der Gefälleverlust D C' konstant. Dies macht sich in der Beziehungslinie Pegel-Kraftwerkoberwasser dadurch bemerkbar, daß die Teilstrecke D E senkrecht, also parallel zur Stauwasserstandslinie C C" im Abstande D C'

größeren Wasserquerschnitts das Gefälle von A bis K kleiner. Das heißt: Die Beziehungslinie E G nähert sich mehr und mehr bei steigendem Wasserstande der Beziehungslinie zwischen P und A. Nach dem Vorstehenden ergibt sich also, daß die ausgezogene Kurve F D E G der Abbildung 2 die Beziehungslinie

zwischen dem Pegel P und dem Oberwasser am Kraftwerk K darstellt.

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen ermittelt man mit Hilfe der in Abbildung 2 gestrichelten Beziehungslinie zwischen Pegel P und Punkt M die Beziehungskurve zwischen dem Pegel P und dem Unterwasser am Kraftwerk, indem man das rechnungsmäßig leicht festzustellende Gefälle von K bis M ermittelt und, da Punkt M unterhalb K liegt, zu den betreffenden M-Werten hinzuzählt. Auf diese Art und Weise erhält man die Kurve H J K, welche bei dem Pegelstande D' die größte Abweichung von der Beziehungslinie zwischen P und M aufweist, welcher der Ausbaumenge Q des Werkkanals entspricht (Punkt J). Von diesem Punkt J aus nähert sie sich mehr und mehr der gestrichelten Beziehungslinie. Die Kurve H J K stellt die Beziehungskurve zwischen dem Pegel P und dem Unterwasser am Kraftwerk K dar.

Sind nun die Wasserstände für A und M, mithin auch für Ober- und Unterwasser am Kraftwerk K auf denselben Nullpunkt — z. B. N N — bezogen und, wie in Abbildung 2 dargestellt, aufgetragen, dann ergibt der horizontale Abstand zwischen Kurve F D E G und H J K das bei einem bestimmten Pegelstand vorhandene Gefälle am Kraftwerk, und da diesem Pegelstand eine bestimmte Wassermenge entspricht, erhält man aus dieser Darstellung sofort auch das bei einer bestimmten Wassermenge vorhandene Gefälle, also die nötigen Unterlagen für die Leistungsformel

$$L = 10\ Q\ H$$

Überträgt man die Gefälle H nach Art der Abbildung 3 auf ein rechtwinkliges Koordinatensystem und fügt die Wassermengenkurve hinzu, so verdeutlicht diese Darstellung die letzten Ausführungen und erleichtert bei der Ausrechnung der Leistungsfähigkeit des Kraftwerks wesentlich die Feststellung der einzelnen Werte.

Erfahrungen mit dem für das Schleppamt Hannover erbauten Eisenbetonkahn „K 5".

Von Regierungs- und Baurat Petzel, Hannover.

Der Eisenbetonkahn „K 5" wurde als Kohlenlagerschiff für den Schleppmonopolbetrieb auf dem Ems-Weser-Kanal im Jahre 1921 von der „Mewag" in Minden erbaut. Die Tragfähigkeit beträgt 600 t bei einem für den Kanal zugelassenen größten Tiefgang von 1,75 m.

„K 5" wurde in einem Schwimmdock aus Eisenbeton nach der Mewag-Teubert-Bauweise in besonderen Formen hergerichtet. Die Bauzeit war kurz. Sie betrug einschließlich der Vorarbeiten nur fünf Monate.

Nach der Fertigstellung zeigten sich einige Fehler, die die Verwendung des Kahnes nicht ausschlossen:

1. Durchbiegung des Kahnes in der Mitte nach oben um etwa 5 cm;
2. Überschreitung der vertraglichen Breite von 8,70 m um 8 bis 9 cm.

Beide Fehler sind wohl durch die Nachgiebigkeit des Eisenbeton-Schwimmdockes und der verwendeten Formen entstanden.

Mehrere tiefe Stellen an Deck und auf dem Kajütendach mußten außerdem nachbetoniert werden, um Ansammlungen von Regenwasser zu verhüten.

Der Kahn trat Mitte September 1921 seine erste Reise ins Zechengebiet an. Die Reise hin und zurück verlief ohne ernste Schäden. Das Löschen der Ladung erfolgte bei ruhigem Wetter im Oktober und Anfang November in Minden. Auch die durch das Anlegen der Dampfer zum Bunkern entstandenen Schäden und Bruchstellen waren nicht erheblich.

Immerhin zeigte sich aber schon, daß die Haltbarkeit und Betriebssicherheit des Kahnes zu wünschen übrig ließ, weil

1. der Eisenbeton gegen die im Schiffahrtsbetriebe unvermeidlichen, mehr oder minder starken Stöße sehr empfindlich war, indem sich Bruchstellen zeigten, die nachbetoniert werden mußten;
2. Lockerungen des Verbandes, z. B. bei einem Lagerbock der Steuerwelle und einem Ankerdavit auftraten;
3. der Beton an einigen Stellen Wasser durchließ.

Es ergab sich hieraus für den Kahnschiffsführer und für das Personal der zur Bekohlung anlegenden Dampfer die Lehre, daß mit „K 5" vorsichtig umgegangen werden mußte, wenn nicht größere Schäden entstehen sollten.

Mitte November 1921 wurde der Kahn zum zweiten Male zum Zechengebiet geschleppt. In der Zeit vom 30. November bis 7. Dezember 1921 wurde 580 t Kohlen geladen. Bei und nach der Entladung trat Frost und darauf wieder Tauwetter ein, so daß einige Tage Liegezeit entstanden. Nachdem Eisbrecher den Kanal wieder aufgebrochen hatten, wurde „K 5" mit vielen anderen Kähnen von Herne in Richtung Münster weitergeschleppt.

Bei Senden und später in der Nähe von Münster erlitt „K 5" durch Eisschollen an mehreren Stellen unter Wasser erhebliche Löcher und sank bei Kilometer 66 des Kanals, während alle übrigen Kähne unversehrt ihr Fahrtziel erreichten.

Nach Leichterung eines Teiles der Ladung wurde der Kahn schnell gehoben, so daß die Weiterfahrt nach Minden angetreten werden konnte. Dabei erhielt „K 5" am 20. Dezember trotz dazwischen gehaltenen Fenders an einem Dückdalben der Schleuse Münster ein Loch, und am 22. Dezember auf der Strecke Bergeshövede—Minden beim Begegnen eines anderen Schleppzuges durch Berührung mit einem eisernen Kahn trotz dazwischen gehaltenen Fenders ein weiteres Loch.

Auch bei der Kohlenentnahme in Minden, die in der stürmischen Zeit vom 23. Dezember 1921 bis 7. Januar 1922 erfolgte, hat „K 5" wieder verschiedene Beschädigungen erlitten; indem beim Anlegen der Dampfer dazwischen gehaltene Fender stellenweise die Bordwand eindrückten.

„K 5" ist hiernach einem eisernen Kahn nicht gleichwertig. Wo ein eiserner Kahn federnd nachgibt, oder nur eine geringfügige Beule erleidet, entstehen Bruchstellen, in denen sich der Beton vollständig von den Eiseneinlagen loslöst.

Die Wasserstraßenverwaltung hat die Abnahme des Kahnes, da die vertragliche Gewährfrist noch nicht verstrichen war, verweigert, und bei der „Mewag" Schadensersatzsprüche geltend gemacht. Hierüber schwebt zur Zeit ein Schiedsgerichtsverfahren.

Es befremdet, daß hiernach in der Zeitschrift „Der Rhein" von 1922 auf Seite 154 behauptet werden kann, „K 5" habe sich im Betriebe „gut bewährt".

Leider mußte die Wasserstraßenverwaltung kürzlich auch dem 2. von den „Mewag" für die Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft erbauten Eisenbetonkahn „Minden 81" die Fahrtgenehmigung wegen mangelnder Betriebssicherheit versagen.

Dieser Kahn, bei dem die „Mewag" zur Erzielung eines geringeren Tiefgangs gegenüber „K 5" wesentliche Baustoffersparnisse vorgenommen hatte, erhielt schon beim Beginn der ersten Reise, als er am Leitwerk der Mindener Schachtschleuse in durchaus fachmännischer Weise und sehr vorsichtig bei gutem Wetter anlegte, zwei Löcher in der Bordwand, sodaß der an Bord befindliche Schiffsführer die Weiterfahrt verweigerte.

Nach solchen Erfahrungen halte ich die bisherigen Eisenbetonschiffe „Mewag-Teubert" nicht für betriebssicher.

Diese Tatsache ist in Anbetracht der guten Schleppeigenschaften, insbesondere des geringen Schleppwiderstandes von „K 5" bedauerlich. Die in mehreren Veröffentlichungen — Zeitschrift für Binnenschiffahrt Heft 1 (1922) Seite 6, Zeitschrift „Der Rhein" Heft 5 (1922) Seite 48 — angegebenen Schleppwiderstände beziehen sich zwar auf amtliche, aber willkürlich herausgegriffene Schleppversuche mit Kähnen auf dem Ems-Weser-Kanal.

Das Mittel aus einer ganzen Reihe angestellter Schleppversuche ergibt, daß bei der für den Kanal in Frage kommenden Marschgeschwindigkeit von 4 km/Stunde je t Ladung folgende Schleppkräfte erforderlich sind:

bei Kanalkähnen	0,66 kg
bei „K 5"	0,67 kg
bei Rheinkähnen	0,70 kg
bei Weserkähnen	0,90 kg
bei Elbkähnen	1,00 kg

Der Schleppwiderstand in beladenem Zustande ist demnach bei einem

Rheinkahn um 4½ v. H., aber nicht 40 bis 50 v. H.
Weserkahn „ 34 „ „ „ „ 60 „ 70 „ „
Elbkahn „ 49 „ „ „ „ 100 „ „

} größer als bei K 5

Dabei muß jedoch berücksichtigt werden, daß

1. die zum Vergleich herangezogenen eisernen Kähne so gemessen wurden, wie sie auf dem Kanal schwammen, d. h. mit mehr oder weniger starkem Anwuchs, während „K 5", weil eben erst in Betrieb genommen, noch einen glatten Boden hatte, also leichter schleppte;
2. daß „K 5" bei etwas niedrigerem Wasserstande gemessen wurde als die eisernen Kähne.

Beide Punkte dürften sich gegenseitig ungefähr aufheben.

Wenn man bedenkt, daß „K 5" gegenüber einem gleich großen eisernen Kahn ein Mehr an Eigengewicht von etwa 60 t hat, so ist der Schleppwiderstand als außerordentlich günstig zu bezeichnen. Dies liegt meines Erachtens jedoch nicht an der Eisenbeton-Bauweise, sondern daran, daß das Schleppamt gegenüber dem ursprünglichen Entwurf der „Mewag" mit Rücksicht auf das größere Eigengewicht, eine wesentlich spitzere Form verlangte, und „K 5" konstruktionstechnisch vorteilhaft geschnittene Linien, verbunden mit einem geringeren Völligkeitsgrad hat, als sonst bei eisernen Kähnen im allgemeinen üblich ist.

Dem Wunsche, bei allen Kahnneubauten auf möglichst ge-

ringen Schleppwiderstand hinzuwirken, kann ich voll beipflichten, denn geringerer Schleppwiderstand des Kahnes hat eine entsprechende Kohlenersparnis des Schleppdampfers zur Folge.

Wenn hier auch wesentliche Berichtigungen der über die Mindener Betonschiffe gemachten Veröffentlichungen vorgenommen werden mußten, so bleibt doch das Verdienst der „Mewag" und des Herrn Dr. Ing. Teubert, neue Wege im Eisenbeton-Schiffbau beschritten zu haben, ungeschmälert. Daß ihnen auf diesen Wegen ein Erfolg bisher nicht beschieden gewesen ist, wird mit mir jeder bedauern, der einen Einblick in ihr ernstes wissenschaftliches Forschen und Streben nach technischem Fortschritt nehmen konnte.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Schutzverband deutscher Schuldner holländischer Binnenschiffspfandrechte. Der Vorstand des Schuldnerschutzverbandes erläßt folgenden Aufruf an die Deutschen Schuldner holländischer Binnenschiffspfandrechte.

Hunderte Kleinschiffer und Gesellschaften in der deutschen Binnen- und Kanalschiffahrt sind als deutsche Schuldner holländischer Binnenschiffspfandrechte in harte Bedrängnis geraten. Krieg und Kriegsfolgen haben ihre Zahlungsfähigkeit erheblich beschränkt, rückständige Amortisationen und Zinsen als Folge ihrer Schuldenlast bei den holländischen Banken bis zu einer unerträglichen Höhe gesteigert. Hinzu kommen für die deutschen Schuldner erhebliche Mehrlasten, die sich aus der ewig schwankenden Valutadifferenz ergeben, deren Ausgleich von den holländischen Gläubigern zwar gefordert wird, deren Erfüllung aber für die deutschen Binnenschiffahrtskreise, die sich in holländischer Schuld befinden, bei dem heutigen Stande des Guldens und der Mark den Ruin zur Folge haben müßte. Diese Lasten sind für Gesellschaften und Schiffseigner unerträglich. Hier muß eine Hilfs- d. h. Notstandsaktion einsetzen. Voraussetzung für den Erfolg dieser wie jeder anderen Hilfsaktion ist die Geschlossenheit, also Vereinigung aller deutschen Schuldner der holländischen Banken, um sowohl mit der deutschen Regierung als auch mit den holländischen Banken Verhandlungen führen und die deutschen Schuldner schützenden Verträge von Vereinigung zu Vereinigung schließen zu können. Zu diesem Zwecke ist der Schutzverband deutscher Schuldner holländischer Binnenschiffspfandrechte E. V. mit dem Sitze in Berlin-Charlottenburg, Kantstr. 140, beim Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt gegründet worden.

Der Schutzverband führt aussichtsvolle Verhandlungen mit der Reichsregierung und den holländischen Banken um

1. die Ermöglichung der Eintragung von Guldenhypotheken,
2. ein fünfjähriges Moratorium für die deutschen Schulden,
3. einen 30prozentigen Nachlaß auf die rückständigen Zinsen,
4. die Anerkennung geleisteter Zahlungen zum Kurse des Zahlungstages,
5. eine Regierungshilfe in irgendeiner Form.

Der Schutzverband hat außerdem die Gründung eines zentralen Schuldentilgungsfonds mit deutscher Verwaltung und holländischer Mitkontrolle beschlossen.

Die Verhandlungen sowohl mit der Reichsregierung als auch mit den holländischen Banken bieten starke Aussichten auf Erfolge für die deutschen Schuldner, wenn die noch außerhalb des Schutzverbandes stehenden deutschen Schuldner holländischer Binnenschiffspfandrechte sich sofort dem Schutzverbande anschließen. Die Schuldner in allen Teilen Deutschlands werden deshalb aufgefordert, den Anschluß an den Schutzverband schnellstens zu vollziehen. Dies ist umsomehr erforderlich, als alle Vergünstigungen, sei es von der Regierung, sei es von den holländischen Banken eben nur den vollwertigen Mitgliedern des Schutzverbandes deutscher Schuldner holländischer Binnenschiffspfandrechte gewährt werden können und vertraglich gewährt werden dürfen.

Der bisherige Mangel an Geschlossenheit der deutschen Schuldner verminderte die Stoßkraft des Schutzverbandes, bildet also eine große Gefahr für die deutschen Schuldner. Der Eintritt aller Schuldner (Gesellschaften und Schiffseigner) in den Schutzverband ist dringend! Eile tut not! Die erforderliche Einzahlung ist gering: Gesellschaften 1000 Mark, Schiffseigner 300 Mark. Anmeldungen nimmt die Geschäftsstelle Berlin-Charlottenburg, Kantstr. 140, entgegen. Beiträge sind zu überweisen an das Konto Schuldner-Schutzverband des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, Kommerz- und Privatbank, Depositenkasse 5, Charlottenburg, Savignyplatz 9—10.

Entschädigung in der Binnenschiffahrt. Die Binnenschiffahrt-Treuhand-Gesellschaft m. b. H., Duisburg, hat in der Frage der Entschädigung für enteignete und entzogene Binnenfahrzeuge einen Erfolg erreicht. Der Entwurf der amtlichen Richtlinien sah bisher für ein unbelastetes Schiff eine Entschädigung in Höhe des sechsfachen Friedenswertes vor. Infolge der Vorstellungen der Binnenschiffahrt-Treuhand-Gesellschaft hat die Regierung die Unhaltbarkeit dieses Entschädigungssatzes eingesehen und schlägt nunmehr als grundlegende Abfindung den achtzehnfachen Friedenswert des Fahrzeuges vor. Der Enwurf der amtlichen Richtlinien ist einem besonderen Ausschuß des Reichsrates zur weiteren Behandlung überwiesen worden. Der Binnenschiffahrt-Treuhand-Gesellschaft m. b. H., Duisburg, ist von der Regierung zugesichert worden, daß sie mindestens fünf Friedenswerte mehr, als das amtliche Verfahren vorsieht, erhalten wird.

Die Entschädigung in der Binnenschiffahrt. Antrag der Abgeordneten Brunk, von Campe-Engberding, Metzentin, Oeser, Dr. Dr. Porsch, Limbertz und Genossen. Die Staatsregierung wird ersucht, auf die Reichsregierung dahin zu wirken, daß diejenigen preußischen Reedereien und Privatschiffer, die auf Grund des Art. 357 des Versailler Vertrages und des § 6, Anl. III, Teil VIII und des Sonderabkommens mit Frankreich und Belgien vom 6. Juni 1921 gezwungen wurden, Schiffsraum an die Entente abzugeben, hierfür beschleunigt angemessen entschädigt werden. Dasselbe gilt auch für diejenigen Reedereien und Privatschiffer, denen Schiffe infolge Beschlagnahme seitens der feindlichen Mächte entzogen wurden. (§ 8, Anl. III, Teil VIII und Art. 250.)

Berlin, den 19. Mai 1922.

Brunk
und deutschnationale Fraktion
v. Campe, Engberding, Metzentin
und Deutsche Volkspartei
Oeser
und demokratische Fraktion
Dr. Dr. Porsch
und Zentrumsfraktion
Limbertz
und sozialdemokratische Fraktion.

Konferenz von Genua. In Anbetracht der Möglichkeit, daß auf der Konferenz von Genua in dem dort gebildeten Verkehrsausschuß Fragen zur Erörterung gelangen könnten, die die Binnenschiffahrt betreffen, war die Hinzuziehung des Herrn Generaldirektor Ott, als Vorsitzenden des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, in Aussicht genommen und vorbereitet worden. Diese Maßnahme hat sich als nicht notwendig herausgestellt. Auf der Konferenz sind keine Fragen erörtert worden, die die Binnenschiffahrt betreffen, insbesondere auch nicht, wie man als möglich angenommen hatte, Fragen der Rheinschiffahrt.

Eisenbahntariffrage. Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hat in der Eisenbahntariffrage folgende Entschließung gefaßt:

„Die Vertreter der Deutschen Binnenschiffahrt haben von der unabhängig von ihrem Antrag beabsichtigten Umgestaltung des Kohlenausnahmetarifes Kenntnis genommen. Sie vermögen in der geplanten Änderung der Staffel keine Hilfe für die Binnenschiffahrt zu erblicken, und müssen daran festhalten, daß für den gebrochenen Verkehr durch tarifarische Maßnahmen, die den besonderen Verhältnissen der einzelnen Stromgebiete anzupassen sind, die Wettbewerbsmöglichkeiten, wie sie für die Binnenschiffahrt vor dem Kriege bestanden, sowohl für Kohle wie für alle Güter wieder hergestellt werden. Als Mittel hierfür bezeichnet der Reichsausschuß nach wie vor die baldige Einführung von Umschlagstarifen, wobei auf die Ermäßigung der Abfertigungsgebühr im gebrochenen Verkehr nicht verzichtet werden kann.

Die mit Nachdruck von der Studienkommission der Reichseisenbahnen hervorgehobenen Folgen, die aus der Einführung von Binnen-Umschlagstarifen hinsichtlich der Entente-Transporte befürchtet werden, vermögen die Vertreter der Binnenschiffer nach eingehender Prüfung nicht anzuerkennen."

Diese Entschließung wurde sofort dem Prüfungsausschuß und der Wasserstraßenabteilung des Verkehrsministeriums übermittelt. Sie wird durch ein eingehendes Gutachten ergänzt und allen in Betracht kommenden Behörden und Abgeordneten demnächst übermittelt werden.

Ersparnisse in der Wärmewirtschaft. Seitens der Zentralstelle für Wärmewirtschaft ist die Frage angeregt worden, eine Denkschrift darüber anzufertigen, in welcher Weise die Wärmewirtschaft in der Binnenschiffahrt rationeller gestaltet werden kann, und wie im Betrieb in dieser Richtung Ersparnisse zu erzielen sind. Ein besonders hierfür eingesetzter Ausschuß aus Sachverständigen der drei größten Stromgebiete, des Rheins, der Elbe und der Oder ist zur Zeit damit beschäftigt, die Unterlagen für diese Denkschrift nach folgenden Richtlinien zu beschaffen.

a) Kurz Darstellung der gegenwärtig in der Binnenschiffahrt anzutreffenden, technischen Einrichtungen, soweit dieselben auf den Brennstoffbedarf Einfluß haben.

b) Die gegenwärtigen Verhältnisse in der Brennstoffversorgung, insbesondere der Einfluß verschlechterter Kohlenbeschaffenheit auf den Verbrauch.
c) Die praktischen Betriebsverhältnisse und die Möglichkeiten ihrer Beeinflussung zur Verringerung des Brennstoffverbrauches.

Die Schiffseiche als Maß. Nachfolgendes Gutachten des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt ist an den Landesausschuß der preußischen Handelskammern übermittelt worden:

Es würde weder den Interessen der beteiligten Wirtschaftskreise noch denen der Binnenschiffahrt entsprechen, wenn man die Schiffseiche nur zur rohen Nachprüfung der Gewichtsangaben und zur Sicherung der Ladung bei der Beförderung, nicht aber zur endgültigen Feststellung des Umfanges von Leistungen gelten lassen wollte. Neben dem Gewicht geringwertiger Massengüter wie Kies, Sand, Bruchsteine wird auch bei hochwertigen Massengütern, wie bei Erz, Kohle und Torf das Gewicht in der Regel durch Aufnahme der Schiffseiche festgestellt, ohne daß sich daraus in der überwiegenden Zahl aller Fälle wesentliche Nachteile ergeben. Wohl ist zuzugeben, daß kleine Abweichungen zwischen Gewichtsfeststellungen nach der Schiffseiche und der zugewogenen Ladung vorkommen können, aber dieser Unterschied ist äußerst geringfügig, um so mehr, wenn vor der Beladung und nach dem Löschen der Leertiefgang des Schiffes festgestellt wird. Der Unterschied, der sich dann noch ergeben sollte, spielt im Verhältnis zu der ganzen Ladung des Schiffes gar keine Rolle. Bei der Verfrachtung von Massengütern hat sich dieses Verfahren seit langer Zeit eingebürgert und bewährt. Man würde auch gar kein anderes Verfahren zur Anwendung bringen können, weil ein Verwiegen dieser Ladung viel zu kostspielig und zeitraubend wäre und die Verfrachtung von Massengütern per Schiff überhaupt in Frage stellen würde. Differenzen mit den Verfrachtern haben sich bis jetzt nicht ergeben, sofern dem Frachtabschluß die Klausel beigefügt ist, daß die Schiffseiche für die Gewichtsfeststellung maßgebend ist. Bei wertvolleren Gütern, wie z. B. bei losem Getreide, ist eine Zuwiegung bereits üblich, aber auch bei Feststellung der Gewichte durch die Schiffseiche liegen keine Bedenken vor, wenn die Eichung des Schiffes genau vorgenommen ist und wenn vor der Beladung festgestellt wird, ob der Leertiefgang des Schiffes mit dem Eichbuch übereinstimmt. Änderungen könnten nämlich dadurch eintreten, daß Einbauten, Vermehrung des Inventars oder Abbauten den gemessenen Leertiefgang verschieben.

Aus diesem allgemeinen Gebrauch herrschte auch auf dem Rhein bis zum Inkrafttreten der revidierten Schiffahrtsakte Eichzwang, und zwar auf Grund der Rheinschiffahrtsordnung von 1831. Heute noch hat jeder Schiffer das Recht, sein Schiff eichen zu lassen. Zu diesem Zweck sind amtliche Schiffseichsämter eingerichtet.

Die hierfür gesetzlichen Grundlagen sind gegeben in dem Brüsseler Übereinkommen vom 4. 2. 1898, auf Grund welcher zwischenstaatlichen Vereinbarung der Uferstaaten dann die deutschen Rheinuferstaaten im Jahre 1900 eine gleichlautende „Eichordnung für die Rheinschiffahrt" erließen.

In der Brüsseler Übereinkunft heißt es im Artikel der Anlage: „die Eichung bezweckt die Feststellung des Gewichtes der Ladung eines Schiffes nach Maßgabe seiner Eintauchung".

Hieraus geht klar hervor, daß die Gesetzgebung die geeichten Schiffsräume als anerkannte Maße betrachtet.

In einer Prozeßsache hat nun der Obereichsamtsdirektor Berlin das nachfolgende Gutachten abgegeben:

„Geeichte Kähne können als geeichte Maße nicht anerkannt werden. Ihre Benutzung unter Berücksichtigung der Tauchtiefe zur Gewichtsbestimmung ist bei den Torflieferungen im öffentlichen Verkehr unstatthaft und nach § 22 der Maß- und Gewichtsordnung strafbar.

Die Vereinbarung einer Leistnug nach einzelnen Kahnladungen mit festgesetztem Mindestgewicht, wobei die Tauchtiefe als Begrenzung der Ladung gilt, erscheint zulässig. Dagegen erscheint es unstatthaft, eine Vereinbarung „das Gewicht wird festgestellt durch die Aufnahme der Leer- und Volleiche" zu treffen".

Dieses Gutachten ist ganz unfraglich anfechtbar, denn die Maß- und Gewichtsordnung enthält die ausdrückliche Bestimmung, daß alle geeichten Gefäße nach diesem Gesetz ordnungsmäßige Meßgeräte sind. Von dieser Bestimmung können amtliche geeichte Schiffsgefäße selbstverständlich nicht ausgeschlossen werden, umso weniger als die Wasserverdrängung ein recht genaues Gewicht angibt.

Im Artikel 1 der Anlage zur internationalen Übereinkunft vom 1. 6. 08 ist der Zweck der Eichung der Schiffsgefäße festgelegt. Im übrigen gibt es in der Maß- und Gewichtsordnung nirgends eine Bestimmung, daß Schiffsgefäße keine gesetzlichen Maße sein dürfen, wenn sie geeicht sind. Die Eichämter würden die Eichung garnicht vornehmen dürfen, wenn dadurch nicht gesetzlich zulässige Gewichte und Maße geschaffen würden.

Kleinschiffahrtsgesetz. Am 13. Mai wurde in dritter Lesung das Gesetz betreffend Organisation der Kleinschiffahrt im Reichstag angenommen. Im ersten Teil des 14 Paragraphen enthaltenen Gesetzes wird bestimmt, daß die bestehenden Schifferbetriebsverbände bis 30. September abgestimmt haben müssen, ob sie sich auflösen oder weiter bestehen wollen. In einem zweiten Teil sind einzelne Bestimmungen über die künftige Organisation der Kleinschiffahrt festgelegt, die auch bei evtl. Weiterbestehen eines Schifferbetriebsverbandes auf denselben Anwendung finden. Der Wortlaut des Gesetzes wird Ende nächster Woche im Reichsgesetzblatt veröffentlicht werden.

Wärmeausstellung in Essen 1922. Am 17. Juni wird in den Ausstellungshallen in Essen die Ausstellung „Die Wärme" eröffnet werden. Diese Ausstellung soll vor allem die Neuheiten auf dem Gebiete der Technik und Wirtschaft der Wärme in Industrie, Gewerbe und Haushalt behandeln. Die Ausstellung soll vier Wochen dauern. Während der Ausstellung werden in Essen und Umgebung Versammlungen technischer Verbände abgehalten, wie auch der Industriebezirk selbst durch seine engsten Beziehungen zur Wärmewirtschaft ein außerordentlich wichtiger Mittelpunkt der deutschen und internationalen Wärmewirtschaft und Wärmetechnik überhaupt ist. Mit Rücksicht darauf, daß schon viele bedeutende Firmen auf dem Gebiete der Wärmetechnik ihre Anteilnahme an der Ausstellung zugesagt haben, ist es dringend notwendig, daß sobald als möglich auch andere Firmen aus diesem Spezialgebiet der Technik ihre Anmeldungen vollziehen. Nur diejenigen Dinge, die auf die Wärmetechnik Bezug nehmen, können berücksichtigt werden, da es sich hier um eine hochwertige Fachausstellung handelt. Die Neuerungen werden im Betriebe vorgeführt wie in Modellen, Zeichnungen, Schaubildern und dergleichen dargestellt. Eine Beteiligung großer Verbände und weiter Industriekreise ist bereits sichergestellt. Bei dieser Ausstellung wird nicht nur die Wärmewirtschaft im Berg- und Hüttenwesen berücksichtigt, sondern auch ihre Bedeutung in der allgemeinen Kraftwirtschaft, in der Heizungstechnik und in anderen Gewerbszweigen, wie in der keramischen, Kalk-, Zement-, Textil-, Metall- usw. Industrie, da die Ausstellung gerade das Gesamtgebiet der Wärmewirtschaft in den Fortschritten der letzten Jahre vorführen will. Nähere Auskunft erteilt die Geschäftsstelle der Ausstellung „Die Wärme", Essen, Norbertstr. 2.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Die Oberrheinfrage. Die in Straßburg tagende internationale Rheinkommission hat am 11. Mai ein Kompromiß-Abkommen über die Oberrheinfrage abgeschlossen. Über den Inhalt des Abkommens berichtet Havas folgendes:

Man wird die Ableitung von Kembs nach den französischen Plänen ausführen und daran im Interesse der Schiffahrt einige Aenderungen vornehmen, die schon im Dezember 1921 von dem Ausschuß angenommen und in verschiedenen Punkten ergänzt wurden. Die Staumauer wird erhöht, so daß sich ihr Einfluß bis nahe an Basel (Mündung der Birs) bemerkbar macht, was den doppelten Vorteil bietet, die Strömung in der Ableitung zu vermindern und die Schiffbarkeit von Hüningen bis Birsfelden zu bessern. Ferner wird, ohne den späteren Entschließungen des Ausschusses betreffs der übrigen Abschnitte des französischen Entwurfes hinsichtlich eines Seitenkanals vorzugreifen, den Frankreich vorschlagen will, der Ausschuß seine Zustimmung zu der von der Schweiz geforderten Rheinregulierung geben. Die Einzelpläne sollen dem Zentralausschuß zur Genehmigung vorgelegt werden. Es wird abermals festgestellt, daß sich die Kontrolle des Zentralausschusses in jeder Hinsicht auf die Schiffahrt auf der Ableitung erstreckt, ebenso wie auch die Schiffahrt auf dem Rhein.

Die früher für die Ableitung angenommenen Bedingungen sehen u. a. den Bau einer Schleuse von 185 Meter Länge und 25 Meter Breite vor, und den einer zweiten Schleuse von mindestens 100 Meter Länge und 25 Meter Breite. Die Bestimmungen sehen ferner die Verlängerung einer dieser Schleusen auf 270 m vor, sobald bewiesen ist, daß der Verkehr dies erfordert. Wenn nach Ablauf von 18 Monaten Frankreich nicht die nötigen Ermächtigungen für die Aufstauung des Wassers bis zur Birs erhalten hat, wird es berechtigt sein, die Ableitung mit der ursprünglich vorgesehenen Stromgeschwindigkeit von 1,20 Meter statt 0,70 Meter vorzunehmen. Unter dieser Voraussetzung werden alle technischen Bestimmungen, die früher von dem Ausschuß vorgesehen waren, beibehalten, so insbesondere eine Ausweichstelle von 1000 Meter oberhalb und eine von 500 Meter unterhalb der Schleusen. Die Verbreiterung von der Ausweichstelle stromaufwärts wird vergrößert, und das Zwischenbassin, das im Dezember vorgesehen war, wird fallengelassen.

Wir werden auf die Angelegenheit noch näher zurückkommen.

Die nichtbeteiligten Staaten und die Oberrheinfrage. Gerade in diesen Monaten, wo der Streit um die Schiffahrt auf dem Oberrhein der Entscheidung entgegenreift, muß an eine Rechtslage erinnert werden, deren sich auch die nächstbeteiligten Regierungen nicht klar bewußt zu sein scheinen. Die gegenwärtige Straßburger Zentralkommission besteht, im Grunde genommen, aus einer Majorität von elf Entente-Vertretern, die freundlichst eine Mission von neun Uferstaaten-Vertretern zu den Beratungen

und Beschlußfassungen hinzugezogen haben. Wären nicht glücklicherweise die Ententemächte unter sich durchaus uneinig in den Fragen der oberrheinischen Schiffahrt, so wäre heute der Rhein ein lediglich von den Siegerstaaten kontrolliertes und verwaltetes Gewässer, in dem die Uferstaaten, außer Frankreich, nicht mehr Einfluß besitzen.

Die allgemeine Rechtsauffassung geht zur Zeit dahin, daß die in der Straßburger Kommission nicht vertretenen Länder kein Mitbestimmungsrecht am „konventionellen Rhein" haben. Dem ist jedoch nicht so, wenn man den Sachverhalt näher prüft. Es ist nämlich zu beachten, daß die Wiener Kongreßakte vom 9. Juni 1815 in ihren Artikeln 108—117 allerhand auf den Rhein (bis Basel hinauf) bezügliche Bestimmungen enthält, deren Rechtsgültigkeit bis heute noch nicht aufgehoben ist. Alle Staaten, die die Kongreßakte unterzeichnet haben, sind somit noch gegenwärtig berechtigt, bis zu einem gewissen Grade an der Aufrechterhaltung der im Jahre 1815 vereinbarten Grundsätze mitzuwirken, vor allem an der wichtigsten Bestimmung, daß der Rhein von Basel bis zur Mündung „frei" sein müsse. Diese Garantie ist auf dem Wiener Kongreß auch von Österreich, Rußland und Schweden unterzeichnet worden, kann also nicht einfach durch einen Beschluß der Straßburger Kommission beseitigt werden.

Man wende nicht ein, daß in mehr als 100 Jahren die Signatarmächte des Wiener Kongresses sich jeder Mitwirkung in den Rhein-Schiffahrtsangelegenheiten enthalten und somit freiwillig auf ihr Mitbestimmungsrecht verzichtet haben. Das ist durchaus irrig. Zwar hatten sie seit rund 100 Jahren keine Veranlassung mehr, für die „Freiheit der Rheinschiffahrt" einzutreten, da diese von niemand angetastet wurde und die alte Zentralkommission für den Rhein auch ohne fremde Vormünder ausgezeichnet arbeitete. Es bleibt aber zu beachten, daß die Signatarmächte von 1815 schon einmal an ihr Mitbestimmungsrecht im Rhein offiziell haben erinnern lassen. Als nämlich die im August 1816 erstmalig zusammengetretene alte Zentralkommission, die aus den deutschen Uferstaaten, Holland und Frankreich bestand, Miene machte, alle Rheinfragen lediglich unter dem Gesichtspunkt der Interessen der Rheinanlieger-Staaten zu regeln, haben die übrigen Großmächte, die die Wiener Kongreßakte unterzeichnet hatten, im sogenannten Protokoll von Verona am 17. November 1822 daran erinnern lassen, daß die auf den Rhein bezüglichen Beschlüsse, soweit die Artikel 108—117 des Wiener Kongresses davon berührt würden, ihrer Genehmigung bedürften.

Jetzt, wo der bedeutungsvollste Artikel 109 durch Frankreichs Sonderpolitik auf der Strecke Straßburg—Basel ernstlich in Frage gestellt wird, ist es unbedingt notwendig, an diese vergessene Rechtslage zu erinnern. Die Rhein-Artikel des Wiener Kongresses sind durch die Friedensschlüsse von Versailles und St. Germain keineswegs aufgehoben werden (was an sich unmöglich war), sind daher noch jetzt in Kraft. Für Rußland wird ja das Mitbestimmungsrecht wohl rein akademisches Interesse haben. Aber schon Schweden mag daran gelegen sein, daß ihm ein billiger „freier" Wasserweg bis Basel hinauf künftig wieder zur Verfügung steht. Und was Oesterreich betrifft, bzw. die Mehrzahl der Sukzessionsstaaten der alten Habsburg-Monarchie, so ist es unverkennbar, daß die Aussicht, nach Vollendung des Planes eines Großschiffahrtsweges bis zum Bodensee auch Bregenz zu einem vollwertigen Rheinhafen zu entwickeln, stark mitspricht in der Beurteilung der französischen Pläne, der freien Rheinschiffahrt in Straßburg einen Riegel vorzuschieben.

Es würde demnach nichts schaden, wenn genau 100 Jahre nach der Konferenz von Verona die neue Rheinschiffahrts-Zentralkommission wieder einmal offiziell an die durch den Wiener Kongreß geschaffene und bis heute gültige Rechtslage erinnert wird! V. K.

Zum Kompromiß in der Oberrheinfrage. Noch bleibt der amtliche Wortlaut des in Straßburg in der internationalen Rheinkommission vereinbarten Kompromisses aus und nur eine Havasmeldung vom 11. Mai lüftet den Schleier über dem geheimnisvollen Verhandlungsprodukt, trotzdem die Rheinkommission in ihrer Dezembersitzung grundsätzlich beschlossen hat, die Ergebnisse ihrer Verhandlungen der Öffentlichkeit bekannt zu geben „que dans toute la mesure du possible les résultats de son activité seraient portés à la connaissance du public. Le bureau a été chargé de prendre à cet égard des mesures dont tout fait espérer qu'elles seront efficaces."

In der Einleitung zu der kürzlich in tausenden von Exemplaren in deutscher und französischer Sprache verteilten und vom Ingenieur „des Ponts et Chaussées" A. Antoine verfaßten französischen Propagandabroschüre „Der Ausbau des Rheins für die Schiffahrt und Kraftausnützung" heißt es u. a.: „Wir denken, daß es verfehlt wäre, noch länger zu warten, um diese Frage vor die Öffentlichkeit zu bringen. Wir leben in einer Zeitperiode, wo über solche für die Allgemeinheit der Völker so wichtige Projekte nicht mehr im Geheimen unterhandelt werden kann." Und trotz alledem ist noch bei keiner Angelegenheit so viel Geheimniskrämerei getrieben worden wie bei dieser, noch nie hat die Geheimpolitik derartige Orgien gefeiert, daß sich selbst die frankophile „Gazette de Hollande" im Haag zu der Bemerkung veranlaßt sah: „Nous nous permettons néanmoins d'en parler. Car ce serait pousser le zèle un peut trop loin que de vouloir transporter des affaires, qui intéressent à un si haut degré notre commerce, dans le domaine de la diplomatie secrète et les renfermer ainsi dans le silence du cabinet." Und das hätte man in Bern auch am allerliebsten getan, wenn nicht eine impulsive gesunde Volksbewegung etwas elementar eingegriffen hätte. Nach einem alten Volksglauben muß irgend etwas das Licht scheuen, wenn eine Angelegenheit von oben herab verdunkelt und verschleiert wird, und so war es auch in der Rheinfrage. Der Bundesrat hatte eben vorher schon Zusicherungen gemacht, die ihn gewissermaßen banden, und er mag auch dafür auf anderem Boden irgend eine Konzession eingehandelt haben, so ist doch sicher, daß er die Bedeutung des Rheins als Verkehrsstraße ganz gewaltig unterschätzt hat, wie sie übrigens auch von größeren Zeitungen im Schweizerlande aus Unkenntnis immer noch unterschätzt wird. Es war daher auch der ganze Aufwand an Rhetorik bei der Beantwortung der Interpellation Gelpke und bei den Feierlichkeiten der Schweizer Mustermesse in Basel eine Komödie, bei der die Schauspieler eben weiter nichts als Theater spielten.

In der bisher veröffentlichten Bekanntmachung über den Kompromißabschluß wird ferner gesagt, daß die Regulierung des Rheins von Basel bis Straßburg durchgeführt werden soll. Hier scheint eine Ungenauigkeit vorzuliegen, denn eine Regulierung der obersten Rheinstrecke, die durch den Seitenkanal ersetzt werden soll, wird wohl kaum mehr in Frage kommen, wenn vom Strome bei einer mittleren Wassermenge der letzten hundert Jahre von 1013 Sekundenkubikmeter 815 sek-kbm für den Kanal abgezapft werden sollen. Eine Großschiffahrt wird in diesem reduzierten „Strome" nicht mehr möglich sein. Eine Regulierung der Strecke Basel bis zur Isteiner Schwelle wäre auch, wenn nur das Regulierungsprojekt in Frage käme, gar nicht nötig, denn auf dieser Strecke ist eine geeignete natürliche Fahrrinne vorhanden, die höchstens etwas ausgebessert werden müßte. Mit der in Aussicht gestellten Regulierung neben der Erstellung des Seitenkanals zwischen Neudorf und Kembs steht die Frage in enger Verbindung, ob schließlich die weiteren Staustufen bis nach Straßburg ebenfalls erstellt werden, und hierüber sagt der vorläufige Bericht, daß der Regulierung zugestimmt wird „ohne Präjudizierung dessen, was von der Rheinzentralkommission später hinsichtlich der andern im französischen Prospekt vorgesehenen Abzweigungen, namentlich des Seitenkanals, dessen Projekt Frankreich der Kommission vorlegen wird, beschlossen wird." Es ist also unrichtig, wenn von verschiedenen Zeitungen, wie z. B. von der „Neuen Schweizer Zeitung", behauptet wird, „es sei erreicht worden, daß ein einziges Stauwehr errichtet werden soll gegen 8 im französischen und 15 im deutschen Kanalisationsentwurf." Man darf nicht vergessen, daß der französische Seitenkanal ein Teil des großen vom französischen Bautenminister aufgestellten Bauprojektes ist, dessen Durchführung mit allen Mitteln betrieben wird, daß sich also Frankreich nicht mit dem Ausbau der Kembser Stufe begnügen wird. Ausdrücklich sagt hierzu der Pariser „Temps" vom 13. Mai: „C'est seulement sur la première partie de ce programme, celle qui concerne la section amont dire — section de Kembs — que la commission centrale du Rhin a été appelée à déliberer." Bekanntlich gibt es noch gar keine Projekte für die weiteren Staustufen und die französische Regierung hat erst in den ersten Monaten dieses Jahres den Auftrag erteilt, die Projekte zu verfassen, aber es scheint, daß ihr die Rheinzentralkommission hierin Zeit läßt, denn nach einer Meldung der Metzer Zeitung „La France de l'Est" muß Frankreich eine Anzahl Versuchsjahre mit dem Kembser Kraftwerk verstreichen lassen, bevor es den Antrag auf Genehmigung weiterer Staustufen vor die Rheinkommission bringt. Es soll namentlich die englische Delegation gewesen sein, die für diese Versuchsjahre plädierte, und sie muß sich nun vom gleichen Blatte den Vorwurf gefallen lassen, daß es England daran liege, möglichst lange nach Frankreich Kohlen verkaufen zu können. Kommt es aber doch zur Behandlung über die weiteren Staustufen bei Homburg, Blodelsheim, Neubreisach, Markolsheim, Diebolsheim, Gerstheim und Neuhof, dann fragt es sich, ob alsdann die gleichen Konzessionen für die Vervollkommnung der reinen Schiffahrtseinrichtungen von Frankreich eingeräumt werden wie bei der Kembser Stufe, oder ob wiederum und bei jeder Stufe von neuem gekämpft werden muß. Angesichts des großen Interesses, das Straßburg und die elsässischen Bahnen an der Unterbindung der Schiffahrt in Straßburg haben, ist dies zu befürchten und es ist Sache der schweizerischen Unterhändler, sich bindende Zusagen geben zu lassen, falls wirklich Verhandlungen über die Stauung des Rheins bis in das Gebiet schweizerischer Hoheit stattfinden werden.

Der Schweiz ist eine Frist von 18 Monaten eingeräumt, um sich bezüglich des Staues bis zur Birsmündung zu entscheiden, andernfalls Frankreich den Seitenkanal mit der ursprünglich vorgesehenen Stromgeschwindigkeit von 120 statt 70 cm auszuführen berechtigt wäre, wobei jedoch die für diese Lösung im Dezember 1921 von der Kommission vorgesehenen Technischen Bedingungen aufrechterhalten würden mit Ausnahme der damals zugestandenen zwei Wendebecken, wovon eines mitten auf der Strecke des Kanals und das andere dicht vor dem oberen Ausgang der Schleusen zu liegen käme mit Mindestmaßen von 400 m Länge und 200 m Breite, gemessen in 3 m Tiefe. Diese Drohung ist

jedoch nicht allzu ernst zu nehmen, denn nach den internationalen Verträgen darf die Schiffbarkeit der Strecke nicht aufgehoben werden.

Man wird in der Schweiz vorläufig die amtlichen Berichte über den vollen Inhalt des Kompromisses abwarten, um alsdann den Kampf gegen die Abmachungen mit erneuter Kraft wieder aufzunehmen, denn die Gegner des Seitenkanals werden sich in dieser wichtigen Frage nicht einfach durch eine Kabinettsordre an die Wand drücken lassen. V. K.

Neue Lohnforderungen in der westdeutschen Binnenschiffahrt.

Der Deutsche Verkehrsbund hat für den Juni neue Lohnforderungen gestellt, und zwar werden gefordert:

a) Kapitäne	1450,—	(1070)
b) Schiffsführer, Motorbootsführer	1380,—	(1000)
c) Matrosen auf Güterdampfern	1325,—	(945)
d) Matrosen auf übr. Fahrzeugen	1300,—	(920)
e) Maschinisten	1450,—	(1070)
f) Heizer	1325,—	(945)
g) Schiffsjungen im 1. Jahr	650,—	(420)
Schiffsjungen im 2. Jahr	725,—	(505)
Schiffsjungen im 3. Jahr	800,—	(585)

Gleichzeitig wird eine erhebliche Erhöhung der Nebenbezüge beantragt.

Am Rhein sind die Verhandlungen über diese Sätze bereits zum Abschluß gelangt. Der Spitzenlohn beträgt ab 1. Juli 1430,— Mark. Für Ueberstunden, Nacht- und Sonntagsarbeit wurden festgesetzt:

für Kapitäne usw.	28,80 resp. 36,—
für Matrosen usw.	25,20 resp. 32,40

Die Verhandlungen für die westdeutschen Kanäle finden demnächst statt.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 24. Mai. In der Berichtswoche hat sich die Lage des Frachtenmarktes im Zechengebiet etwas gebessert. Sie läßt aber noch immer zu wünschen übrig, wie die weitere Ansammlung von Leerraum vor Schleuse 7 zeigt. Es liegen dort gegenwärtig noch etwa 50 Kähne, die auf Zuteilung von Zechenhäfen warten. Die Eisenbahnverwaltung kann auch jetzt noch mehr leere Wagen für den Kohlentransport aus dem Ruhrgebiet stellen, als verlangt werden. Sie ist genötigt, Leerwagen für den Ruhrbezirk zurückzuhalten bzw. sie besonders auf einzelnen Bahnhöfen zurückzustellen. Die täglich geförderten Kohlen der Zechen kann die Eisenbahn z. Zt. fast allein fortschaffen. Für die Binnenschiffahrt müssen die zu verfrachtenden Mengen durch die Haldenbestände aus der Zeit des Eisenbahnerstreiks usw. ergänzt werden. Die Lagerbestände der Zechen sollen gegenwärtig noch rund 1 Million Tonnen betragen. Die Aussichten für eine Hebung der Kohlenverfrachtung über die Kanäle in östlicher Richtung sind nicht gut. Die Gefahr, daß durch den geringen Kohlenversand über die Kanäle eine Stockung in der Entladung der eingehenden Erz- und Getreidedampfer in den Seehäfen entstehen kann, ist noch nicht beseitigt. Die Schiffahrttreibenden müssen sich noch fortgesetzt bemühen, den nötigen Leerraum für die Uebernahme der eingebrachten Erz- und Getreidemengen heranzuschaffen.

Die Erzzufuhr von der See in Umschlagshäfen des Industriebezirks war in der Berichtszeit lebhaft. Die Umschlagsbetriebe konnten weiter voll beschäftigt werden; auf den Klein- und Hafenbahnen war der Verkehr entsprechend dem Wasserumschlag gut.

In Emden sind mehrere Dampfer mit Eisenerz und Getreide eingegangen, deren Mengen wasserseitig übernommen und verfrachtet werden konnten. Die Lösch- und Ladevorrichtungen in Emden waren stark beschäftigt. Die Zufuhren von der Weser zum Industriegebiet sind befriedigend; die Rückfrachten aus den hannoverschen Häfen bewegen sich in den Grenzen der letzten Wochen.

Der Schleppbetrieb arbeitete im Zuführen von leeren und im Abschleppen beladener Kähne normal.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg
Dortmund	68 (72)	58 (58)	126 (130)	49 (53)	5 4)
Hamm i. W.	13 (9)	13 (12)	26 (21)	13 (9)	1 (0)
Münster i. W.	7 (16)	16 (11)	23 (27)	6 (16)	0 (0)
Wanne-West: Kohlenumschlag				34977 (34634)	t
Ost: Umschlag auf Schiff				1460 (—)	t
Umschlag von Schiff					t
Zufuhr von Eisenbahn				2359 (1284)	t
Abfuhr zur Eisenbahn				1143 (1155)	t
Unser Fritz: Kohlen- und Koksumschlag				7789 (7834)	t
Hafen Nordstern: dto.				6390 (6165)	t

Schleuse Münster:

Südl. Richt.: 52 (46) Schleppzüge mit 85 (78) beladenen Kähnen mit 47117 (40928) t

Nördl. östl. Richt.: 45 (42) Schleppzüge mit 113 (109) beladenen Kähnen mit 57303 (54557) t

Dortmund, 24. Mai. Verkehr und Güterumschlag waren in der Berichtswoche gut. Die Umschlagsbetriebe konnten infolge der weiteren Eingänge von Erz und Getreide vollauf beschäftigt werden. Es sind u. a. 45 Kähne mit Eisenerz und 2 mit Getreide eingelaufen. Der Verkehr auf der Kleinbahn und den Hafenbahnen war befriedigend. Insgesamt verkehrten in den Häfen 126 (130) Schiffe, von denen 68 (72) ein- und 58 (wie i. d. V.) ausgelaufen sind. Die eingegangenen Schleppzüge brachten 49 (53) mit Erz, Getreide und Sand beladene Schiffe und 2 (5) leere. Die Häfen verließen 5 (4) mit Schlacken beladene Kähne, sowie 38 (39) leere Fahrzeuge und 15 (15) Schleppdampfer.

Hamm i. W., 24. Mai. Der Schiffsverkehr hat sich in der Berichtswoche gegenüber der Vorwoche etwas gebessert. Angekommen 13 (9) Schiffe mit zusammen 5440 (5343) t Steinkohlen, Koks, Briketts und Getreide. Abgeschleppt wurden 12 (12) leere Schiffe und 1 Schiff mit 363 t Weizen. Umgeschlagen wurden vom Wasser zusammen 6195 (6046) t Steinkohlen, Koks, Briketts und Getreide. Zum Wasser gingen 110 t Weizen und 70 t Baugeräte und Eisenkonstruktionen.

Herne, 24. Mai. In der Berichtszeit hat sich die Kohlenverladung an den hiesigen Zechen um ein Geringes gebessert. Die Verfügungen des Kohlensyndikats kamen auch etwas besser heraus, doch liegen an den meisten Zechen reichlich leere Kähne. Der Bestand an Leerraum an Schleuse 7 hat dagegen abgenommen und beträgt zurzeit etwa noch 60—70. Da viele Kähne, welche sonst von Hannover leer hierher schleppten, jetzt leer nach Emden fahren, sieht die Lage hier günstiger aus, als sie in Wirklichkeit ist. Der Schleusenverkehr war mäßig und ging ohne Stockung vor sich. Die durch Monopol zu schleppenden Kähne kamen prompt und ohne Aufenthalt weiter.

Wanne, 24. Mai. Im Westhafen wurden in der Berichtswoche 34977 (34634) t verladen, im Osthafen 1460 (—) t. Der Zulauf von der Reichsbahn betrug 2359 (1284) t. Abgefahren wurden 1143 (1155) t.

Hafen Zeche Unser Fritz, 24. Mai. In der Berichtswoche wurden 7789 (7834) t Kohlen umgeschlagen.

Hafen Nordstern, 24. Mai. Der Hafenumschlag in der Berichtswoche betrug 6390 (6165) t.

Münster i. W., 24. Mai. Der Schiffseingang in der Berichtswoche war sehr mäßig, er bestand in nur 1 leeren Kahn und 6 beladenen Kähnen, die folgende Lademengen anbrachten: 400 t Weizen, 525 t Briketts, 790 t Kohlen, 70 t Persil. Gesamtmenge 1785 t. Der Ausgang belief sich auf 16 leere Kähne. Die Umschlagsvorrichtungen waren entsprechend des geringen Einganges nur teilweise beschäftigt. Schleuse Münster: In der Zeit vom 15. bis 20. Mai: Zu Berg: 52 Schleppzüge mit 50 leeren und 85 beladenen Kähnen. Gesamtladung 47117 t Zu Tal: 45 Schleppzüge mit 11 leeren und 113 beladenen Kähnen. Gesamtladung 57 303 t.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Hannover, 24. Mai. In der Berichtswoche war der Verkehr in den hannoverschen Häfen wieder etwas lebhafter als in der Vorwoche, obgleich die Zechenaufgabe zum Osten immer noch sehr zu wünschen übrig läßt. 39 (23) Kähne mit 19175 (12880) t kamen in den verschiedenen Häfen an. Der Ausgang belief sich auf 35 (41) Fahrzeuge mit 6590 (4548) t Gütern.

Emden, 24. Mai. In der Berichtswoche trafen hier zirka 21 000 t Eisenerze, zirka 14 000 t Weizen und zirka 6000 t Kohlen und Koks ein. Der Kahnraum war noch immer knapp und mußten die angekommenen Mengen deshalb teilweise auf Waggons gesetzt werden. Die Kohlen- und Eisenausfuhr hat sehr nachgelassen, da vom Zechengebiet nur wenig angebracht wird. Es wurden zirka 6000 t Kohlen und zirka 2300 t Eisen seewärts verladen. Da eine Besserung in der Zuteilung der Zechenhäfen noch nicht eingetreten ist, sehen sich die meisten Schiffahrtsfirmen gezwungen, einen Teil der Kähne leer nach Emden zu nehmen.

d) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E V.

für die Woche vom 13. Mai bis 19. Mai 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte

Schiffsfrachten in Mark je Tonne (also exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	167.—	164,	—	219,—	216,—	247,—	244.—	—
b) Unterspree	178,—	—	—	230,—	—	258,—	—	—
Rohzucker in Säcken		167,	245,-	—	—		—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.
Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer Beladung unter	1,40 m
20 %	„ „ „ „	1,30 „
30 %	„ „ „ „	1,20 „
40 %	„ „ „ „	1,10 „
50 %	„ „ „ „	1,00 „

Der Oderwasserstand ist in der Berichtswoche weiter zurückgegangen, sodaß auf der ganzen Strecke von Breslau abwärts bereits Ableichterungen vorgenommen worden sind.

Der Umschlag in den oberen Häfen betrug in der Berichtswoche 55 000 t Kohle und gegen 14 000 t Erze.

Die Breslauer Schleusen passierten in der Berichtswoche zu Berg beladen 43, leer 103, zu Tal beladen 1.9, 3 leere Fahrzeuge.

Stettin und Hamburg sind weiter gut beschäftigt.

Wasserstände:

Ratibor:	am	13. 5 22	= 1 22 m	am	19 5. 22	= 1,10 m
Ransern oben:	„	13. 5. 22	= 4,40 m	„	19. 5. 22	= 4,66 m
Ransern unten:	„	13. 5. 22	= 2,32 m	„	19. 5. 22	= 1,92 m
Neiße i./Wartha:	„	13. 5. 22	= —0,07 m	„	18 5. 22	= —0,12 m

e) Ausland.

Vereinigte polnische Schiffahrt. Die Polen haben mit ihrer Schiffahrt bisher nicht viel Glück gehabt, weder mit der Binnen- noch mit der Seeschiffahrt. Die verstaatlichte Weichselschiffahrt ist aufgelöst, und nun wird die „Vereinigte polnische Schiffahrt" diese Schiffahrt in die Hand nehmen. Es handelt sich dabei um die Ausbeute der aufgelösten polnischen Staatsschiffahrt, ferner um die Ausnutzung der Schiffe zweier Transportgesellschaften und endlich um die Ausnutzung einzelner Fahrzeuge von privaten Reedereien. Die Schiffe der polnischen Staatsschiffahrt sind der neuen Gesellschaft bereits übergeben, die die Personenbeförderung auf der Weichselstrecke Warschau—Plock—Wloclawek bereits eröffnet hat. Nun soll die Personenschiffahrt über Thorn bis Danzig erweitert werden. Nach der Gaz Gdanska hat die neue Vereinigung beim Mangel an Eisenbahnwagen bereits bedeutende Transportaufträge für Holz und Getreide auf der Weichsel erhalten. Der Wassertransport soll sich etwa um 10 v. H. billiger stellen als auf der Eisenbahn. Die „Vereinigte polnische Schiffahrt" soll in einer Aktiengesellschaft mit 1½ Milliarden Kapital aufgehen, wovon die polnische Regierung ein Drittel übernehmen wird.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder.

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vergl. Heft 9, Seite 147) als Mitglieder neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

Aktiengesellschaft für Hoch- und Tiefbauten, Bauunternehmung, Essen, Juliusstraße 6.

Schiffswerfte und Maschinenfabrik (vorm. Janssen & Schmilinsky) A.-G., Hamburg 4, Hafenstraße 45-49.

Motorenwerke A.-G., vorm. Benz, Abteilung stationärer Motorenbau, Mannheim, Waldhofstraße 24.

Einzelmitglieder:

Querfeld, Wilh., i. Fa. Wollner & Querfeld, Schiffsmakler, Hamburg 24, Ifflandstraße 54.

Butzer, Heinrich, Tiefbau-Betonbau, Dortmund, Moltkestr. 21½.

Aus verwandten Vereinen.

Auszug

aus dem Bericht über die Tätigkeit des **Hafenverbandes des Rheinstromgebietes** bis 31 März 1922.

Dem Verbande gehörten am 1. April 1922 42 kommunale Häfen und 5 Privathäfen des Rheinstromes und der Nebenwasserstraßen als Mitglieder an.

Die wichtigsten Fragen, denen sich der Verband gewidmet, waren:

1. Eisenbahnfragen. Ebenso wie andere Schiffahrtsinteressenten ist der Hafenverband entschieden gegen die weitere Benachteiligung des Verkehrs auf den Wasserstraßen durch die Gütertarifpolitik der Reichsbahn eingetreten. Da die Ursache für das Abwandern des Verkehrs vom Wasser auf die Bahn nur in dem Staffeltarif zu suchen ist, hat der Verband bei den maßgebenden Stellen die Aufhebung der Staffeltarife oder die Schaffung von besonderen Ausgleichtarifen für die Wasserumschlagplätze gefordert. Um in Zukunft eine Schädigung der Schiffahrt durch Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung zu verhüten, empfiehlt es sich, den Häfen und Schiffahrtsinteressenten einen größeren Einfluß in den Reichs- und Landeseisenbahnbeiräten einzuräumen. Der Verband war daher dauernd bemüht, Vertretungen der Häfen in den Eisenbahnbeiräten zu erlangen. Erst wenn dies in ausreichendem Maße durchgesetzt ist, wird das unbedingt notwendige Zusammenarbeiten von Reichsbahn und Schiffahrt gewährleistet sein.

2. Hafenbahnfragen. Die Hafenbahnen, die in fast sämtlichen Häfen mit Zuschuß arbeiten, sind nicht in der Lage, die ihnen auferlegte Verkehrssteuer zu tragen. Das Bestreben des Verbandes ging daher dahin, für die Hafenbahnen eine Aussetzung der Erhebung der Verkehrssteuer zu erreichen.

Zur weiteren Entlastung der Hafenbahnen wünschte der Verband einen Teil der Abfertigungsgebühren, welche die Reichsbahn erhebt, entsprechend den Leistungen der Hafenbahnen für die Reichsbahn von dieser rückerstattet zu erhalten. Da in dieser Sache wie auch noch in vielen anderen die Behandlung der Hafenbahnen eine verschiedene ist, je nachdem sie Nebenbahnen, Kleinbahnen oder Privatanschlußbahnen sind, muß, weil doch alle Hafenbahnen die gleiche Arbeit verrichten, für sie ein einheitlicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Charakter geschaffen werden. Daß dies wünschenswert ist, ergibt sich auch wieder aus dem neuen Arbeitszeitgesetz, das auf die Hafenbahnen, soweit sie Kleinbahnen sind, ohne weiteres Anwendung findet, nicht aber auf die Privatanschlußbahnen. Der Verband erstrebt die Ausdehnung dieses Gesetzes auf alle Hafenbahnen.

3. Rheinwasserstraße. Der Vertrag, betreffend den Übergang der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich, kann mit den Bestimmungen, welche die Rechte Dritter an der Wasserstraße betreffen, im Gegensatz zu den Interessen der Häfen stehen. Der Verband hat daher zwecks Sicherstellung der Rechte seiner Mitglieder einige Abänderungen zu diesen Bestimmungen beantragt.

In den neu zu bildenden Reichs- und Bezirkswasserstraßenbeiräten erstrebt der Verband eine ausreichende Vertretung seiner Mitgliedhäfen; in den vorläufigen Reichswasserstraßenbeirat wurde der Vorsitzende, Herr Oberbürgermeister Dr. Külb, aufgenommen. Der Verband hat weiter eine Vertretung in dem ständigen Ausschuß für die neue Rheinschiffahrtsakte erreicht, die Herrn Stadtbeirat Dr. Bartsch, Mannheim, übertragen wurde. Bezüglich der neuen Rheinschiffahrtsakte befürchtet der Verband, daß aus ihr Verpflichtungen für die Häfen hergeleitet werden können, die diese zu übernehmen nicht imstande sind; in solchen Fällen sollen die Vertragsstaaten und nicht die Häfen haftbar gemacht werden.

4. Hafenfragen. Bezüglich des Verhältnisses zwischen Zollverwaltung und Hafenverwaltung sucht der Hafenverband eine Neuregelung zu erreichen, nach welcher alle Häfen gleich behandelt und von ungerechtfertigten Verpflichtungen befreit werden sollen.

Nachteile erwachsen den Häfen weiter noch aus dem Verfahren der Genehmigung der Hafentarife. Da das Verfahren zu umständlich ist, kommen neue Tarife erst verspätet in den Häfen zur Einführung, und den Häfen entgehen dadurch Einnahmen aus den erhöhten Gebühren. Der Hafenverband ist für eine Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens eingetreten, durch welche die Häfen rascher in den Genuß der neuen Tarife gelangen.

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Bericht über das Rechnungsjahr 1920/21. 55. Heft. Wir entnehmen diesem Bericht, daß die Gesellschaft im letzten Rechnungsjahre 24 mal mit Erfolg tätig war und 246 Personen aus Seenot gerettet hat, die zweitgrößte Jahresziffer seit der Begründung der Gesellschaft, davon 56 durch Rettungsboote und 90 durch Raketenapparate. Die Gesamtzahl der durch die Gesellschaft geretteten Personen ist damit auf 4657 gestiegen. Von diesen wurden 3887 in 722 Strandungsfällen durch Boote und 770 in 139 Fällen durch Raketenapparate gerettet. Für die 146 Rettungen der Stationen der Gesellschaft sind Prämien im Betrage von 15 278 Mark gewährt worden. Die an die Mannschaften für Übungs- und Rettungsfahrten gezahlten Löhne haben bisher insgesamt 5 323 650 ℳ betragen. Aus der Laeiszstiftung wurden für Rettung auf hoher See in acht Fällen Prämien, Diplome und Medaillen im Gesamtwerte von 2765,25 Mark verteilt. Die Zahl der Rettungsstationen der Gesellschaft beträgt 127. Eingegangen sind die Bootsstationen List auf Sylt, Memel-Norderballastplatz und Atmathmündung am Kurischen Haff. Die Bootsstationen Kirkeby und Juvre auf Röm sind in den Besitz Dänemarks übergegangen. Von den Rettungsstationen befinden sich 84 an der Ostsee und 43 an der Nordsee. 64 sind Doppelstationen, ausgerüstet mit Boot und Raketenapparat, 45 sind Bootsstationen und 18 Raketenstationen Mit einem Motor ausgerüset sind 9 offene Rettungsboote und 6 gedeckte Segelrettungsboote. Zu den 84 Ostseestationen gehören noch die 4 Stationen unsers Danziger Bezirks, die auf dem an Polen abgetretenen Gebiet liegen. Betreffs einheitlicher Weiterführung der auf polnischem Gebiet liegenden Stationen ist die Gesellschaft mit der Regierung in Warschau in Verhandlungen getreten, die bisher

zu einem Ergebnis noch nicht geführt haben. Die Zahl der für den Dienst der Rettungsstationen bestimmten Fernsprechverbindungen beträgt gegenwärtig 30. Die sämtlichen Rettungsstationen sind in gewohnter Weise von Inspektoren besichtigt und, soweit möglich, haben unter ihrer Leitung Übungsfahrten und Übungen mit Rettungsgeräten stattgefunden. — Es folgen Zahlenangaben über die Einnahmen und Ausgaben der Gesellschaft, wobei die letzteren die ersteren erheblich überstiegen haben. Dies veranlaßt die Gesellschaft, die Bitte auszusprechen, in möglichst weitgehender Weise Mitglieder zu werben und auch größere freiwillige Beiträge für ihre Zwecke zu stiften. Im Anschluß folgen weitere, die Gesellschaft, ihre Zwecke und ihre Tätigkeit berührende Angaben. In einem besonderen Aufruf macht der Bericht darauf aufmerksam, daß vielfach die Ansicht verbreitet sei, daß mit dem Niedergange unseres Vaterlandes und seiner Flotte der Seeschiffahrtsverkehr in der Hauptsache sein Ende gefunden habe, und die Tätigkeit der Gesellschaft deshalb nicht weiter nötig sei. Dies trifft aber nicht zu, es ist zwar nicht ausgeschlossen, daß auch große Überseedampfer die Rettungsstationen beim Heranfahren an die großen Häfen und an die Küste in Anspruch nehmen. Die Hauptsache bleibt aber immer, daß die Rettungsboote die meisten Fahrten unternehmen, um gestrandeten kleineren Schiffen Hilfe zu bringen. Und die Küstenschiffahrt, zu der diese kleineren Schiffe gehören, ist nach wie vor in vollem Betriebe, es ist daher auch jetzt dringend notwendig zu helfen und reiche Beiträge beizusteuern. Wir schließen unseren Bericht mit den Worten der Gesellschaft: „Gott segne das Rettungswerk".

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am														
		6. 5. cm	7. 5. cm	8. 5. cm	9. 5. cm	10. 5. cm	11. 5. cm	12. 5. cm	13. 5. cm	14. 5. cm	15. 5. cm	16. 5. cm	17. 5. cm	18. 5. cm	19. 5. cm	20. 5. cm	—
Memel	Tilsit	229	230	238	255	270	278	278	270	264	255	260	270	281	285	282	—
Pregel	Insterburg	10	3	—2	—12	—13	—17	—12	—12	—4	—3	+ 16	5	0	1	—4	—
Weichsel	Thorn	107	113	114	114	113	108	115	110	103	100	96	90	89	82	81	—
Oder	Ratibor	150	152	140	138	131	128	125	122	122	122	—	112	110	110	111	—
„	Breslau	-102	-104	-112	-113	-114	-126	-126	-128	-132	-141	—	-148	-130	-123	-118	—
„	Krossen	144	143	139	131	123	117	112	112	109	104	99	97	96	90	89	—
„	Frankfurt	128	129	128	125	118	113	109	106	102	100	96	92	90	86	84	—
Warthe	Landsberg	45	45	42	37	35	31	28	25	27	24	24	22	21	19	21	—
Netze	Vordamm	36	35	34	33	22	19	18	16	18	19	22	22	18	20	27	—
Elbe	Dresden	—80	—95	—94	-100	-107	-110	-117	-120	-121	-129	-129	-124	-122	-130	-130	—
„	Barby	231	217	207	198	186	178	169	162	159	156	153	146	139	140	135	—
„	Magdeburg	179	167	158	153	142	136	130	127	119	115	116	113	107	105	103	—
„	Wittenberge	273	267	259	249	239	230	221	213	205	198	191	18	182	176	176	—
Saale	Grochlitz	190	176	170	154	150	144	138	135	132	138	128	126	118	116	116	—
Havel	Spandau*)	70	64	67	63	61	61	59	57	54	53	51	49	49	48	51	—
„	Rathenow*)	92	90	90	86	86	76	70	66	60	58	55	51	47	41	37	—
Spree	Spremberg*)	80	80	80	80	78	79	80	78	78	70	70	70	70	70	75	—
„	Kersdorf*)	202	202	148	195	198	190	192	198	202	204	202	190	188	194	199	—
Weser	Münden	275	234	218	192	203	186	187	192	189	178	198	168	160	158	155	—
„	Minden	374	336	336	315	306	282	284	270	270	268	262	252	252	246	242	—
Rhein	Maximiliansau	563	581	569	549	539	531	532	536	559	584	579	569	563	567	570	—
„	Caub	340	339	351	354	340	323	311	307	308	314	327	336	332	567	570	—
„	Cöln	431	409	417	414	390	363	345	331	325	322	333	343	339	327	319	—
Neckar	Heilbronn	170	160	142	130	120	118	105	110	122	124	120	96	108	85	83	—
Main	Hanau	292	296	288	294	295	288	293	297	297	290	292	298	290	297	288	—
Mosel	Trier	254	266	223	181	162	149	139		131	137	118	105	100	106	99	—

*) Unterpegel.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.

(Gegründet 1853.) • Telephon: Amt Nord 3631, 3632. • Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:	Name	Kurs
Argo Dampfschiffahrt	1556½	Neue Dampfer-Comp., Stettin	—
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—	Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1510
Bremer Schleppschiff.-Ges.	1090	Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—	Norddeutscher Lloyd	320½
Dampfschiff.-Ges. Neptun	1420	Ocean-Dampfer Flensburg	450
Dampfschiff.-Reederei Horn	480	Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	573	Reederei-Act.-Ges. v. 1896	490
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	440	Reederei Frisia	—
Deutsche Ostafrika-Linie	440	Reederei Juist	—
Emder Reederei	—	Reederei Visurgis i. L.	1290
Flensburger Dampfer-Comp.	550	Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	700	Rolandlinie	310
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—	Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	725
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	400	Schleppschiff.-Ges. Unterweser	—
Hamburg-Bremen-Afrika	360	Schles. Dampfer-Comp.	500
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	738¾	Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	660
Hansa Dampfschiffahrt	369	Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—	Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1750
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—	Ver. Elbeschiff.-Ges.	698
Mindener Schleppschiff.	740	Woermann-Linie	325

Aus dem geschäftlichen Leben.

Atlas-Werke A.-G., Bremen. Nach 1 224 955 Mark Abschreibungen verblieb für 1921 ein Reingewinn von 5 419 182 Mark. Die Dividende beträgt 20 Prozent von 25 000 000 Mark.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, München. Arnold Bardas Edler von Bardenau ist als Vorstandsmitglied gelöscht.

Marienburger Dampfschiffsreederei, G. m. b. H., Marienburg Westpr. Laut Beschluß vom 3. Oktober 1921 ist das Stammkapital um 60 000 Mark, auf 130 000 Mark erhöht. Neben Walter von Riesen sind Georg Hoff und Paul Aßmus als weitere Geschäftsführer bestellt.

Innschiffahrt Rosenheim, G. m. b .H., Rosenheim. Gegründet am 18. April 1922 mit 22 000 Mark Stammkapital, Geschäftsführer Dr. Karl Hartmann und Ingenieur Max Schaubächer.

Tilsiter Dampfer - Verein A.-G., Königsberg i. Pr. Der Reingewinn für 1921 stellte sich auf 17 302 Mark.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 12
15. Juni

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: **Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm**
Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt
Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., **Charlottenburg, Kantstraße 140**

Bezugspreis 30 M. für das Vierteljahr. Im Jahre erscheinen 24 Hefte. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich.
Einzelne Hefte 6 Mark
Sonder-Hefte 10 Mark

Anzeigen kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 4.00 + 50% Teuerungszuschlag.
Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage.

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Aufruf. S. 183 — Entwurf eines Frankfurter Anschlußkanals (vom Oder-Spree-Kanal nach Frankfurt a. O.) S. 184. — Der Kompromiß in der Oberrhein-Frage im rechtlichen Lichte der Barcelonaer Verkehrsakte. S. 189. — Die ersten Bauarbeiten an der Groß-Schiffahrts- und Kraftstraße Rhein — Main — Donau. S. 191. — Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete. S. 191. — Kleine Mitteilungen. S. 193. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnen-Schiffahrt. S. 197. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 198. — Kursbericht. S. 198.

Aufruf

Am 16. Januar 1922 starb der Ministerial- und Oberbaudirektor Dr.-Ing. Leo Sympher.

Die deutsche Wasserwirtschaft hat in ihm ihren bedeutendsten und erfolgreichsten Förderer verloren. Ihm verdanken wir die Erforschung der Wirtschaftlichkeit von Binnenwasserstraßen auf wissenschaftlicher Grundlage, die darauf beruhende systematische Gestaltung der Pläne zum Ausbau unseres Wasserstraßennetzes und die Verwirklichung eines großen Teils dieser Pläne, durch deren mustergültige Durchführung sich Deutschland im Lauf der letzten Jahrzehnte auch auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt Weltruf verschafft hat.

Seine unvergänglichen Verdienste um die deutsche Wasserwirtschaft und die mit ihr zusammenhängenden Wirtschaftszweige gilt es, durch ein äußeres Zeichen, einen Gedenkstein, zu ehren. Dieser soll an der Kreuzung des Mittellandkanals mit der Weser in Minden i. W. an einer Stelle errichtet werden, wo sich die Aussicht auf die dortigen großen Wasserbauten, auf den Kanal und das Wesertal eröffnet, und soll kommenden Geschlechtern die Bedeutung des großen Wasserbaumeisters künden.

Alle die Kreise, die durch Symphers Wirken und Werke Anregung und Förderung erfahren haben, fordern wir auf, sich an der Errichtung dieses Sympher-Gedenksteines zu beteiligen.

Der mitunterzeichnete Arbeitsausschuß hat die sachgemäße Durchführung des Planes und die bestimmungsmäßige Verwendung der einkommenden Gelder übernommen.

Spenden werden unter der Bezeichnung „Geh. Rat Contag, „Sympher-Gedenkstein“ erbeten an: Postscheckkonto, Berlin NW 7, Nr. 45 544 oder Dresdner Bank, Depositenkasse K 2, Berlin-Friedenau, Südwestkorso 77, oder Essener Creditanstalt, Essen.

Anfragen sind zu richten an Regierungs- und Baurat von Both, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserplatz 12 a.

Berlin, den 1. Juni 1922

Der Ehrenausschuß:

Arnhold, Geh. Kommerzienrat, Berlin; Barche, Regierungsrat, Berlin; Barkemeyer, Direktor, Bremen; Block, Geh. Baurat, Berlin: Brandt, Geh. Oberbaurat, Berlin; Dr.-Ing. e. h. Bruckmann, Geh. Hofrat, Landtagsabgeordneter, Heilbronn a. N.; Dahl, Zivil-Ingenieur, M. d. R. W. B., Berlin; Diederichs, Assesor, Reedereidirektor, Dortmund; Engberding, M. d. P. L., Münster; Dr.-Ing. Dr. Engels, Geheimer Rat, Prof., Dresden; Flamm, Geh. Reg.-Rat, Prof., Berlin; Froesick, Direktor, Hannover; Geyer, Oberhofbaurat, Berlin; Dr. von Graßmann, Staatsrat, München; Hecht, Wirkl. Geh. Ober-Reg.-Rat, Berlin; Heesch, Direktor, Hamburg; Dr.-Ing. e. h. Hüser, Oberkassel (Siegkreis); Jaeger, Generaldirektor, Mannheim; Dr. Kirschstein, Staatssekretär, Berlin; Kisker, Senatspräsident, Berlin; Dr.-Ing. e. h. Dr. phil. Klingenberg, Geh. Baurat, Prof., Berlin; Dr. Krause-Reymer, Ingenieur, Berlin; Dr. Krohne, Ministerialdirektor, Berlin; Lang, Oberbaurat, Berlin; Dr.-Ing. e. h. Langelott, Dresden-A.; Leichtweiß, Baudirektor, Lübeck; Lindenmeyer, Pastor, Berlin; Dr. jur. h. c. Manasse, Kommerzienrat, Stettin; Nolda, Wirklicher Geh. Oberbaurat, Berlin; Ott, Generaldirektor, Köln a. Rh.; Dr.-Ing. e. h. Ottmann, Ministerialdirektor, Berlin; Petzet, Reg.-Rat, Direktor, Bremen; Dr. Quaatz, Geh. Reg.-Rat, M. d. R., Essen; Rogge, Wasserbaudirektor, Hannover; Saran, Geh. Oberbaurat, Berlin; Schlüter, Direktor, Minden; Dr.-Ing. Schmidt, Reg.- und Baurat, Münster; Carl F. von Siemens, Siemensstadt-Berlin; Dr. Stegemann, Geh. Reg.-Rat, M. d. R. W. R., Braunschweig; G. Stinnes, Kommerzienrat, Mülheim-Ruhr; Dr.-Ing. e. h. Suling, Oberbaudirektor, Bremen; Dr. Wendemuth, Oberbaudirektor, Hamburg; Dr.-Ing. e. h. Rud. Wolle, Kommerzienrat, Leipzig; Zuckschwerdt, Geh. Kommerzienrat, Magdeburg.

Der Arbeitsausschuß:

Dr. Becker, Oberbürgermeister, Minden; von Both, Reg.- und Baurat, Berlin-Wilmersdorf; Dr. h. c. Fürstenau, Geh. Oberbaurat, Berlin; Contag, Geh. Baurat, Berlin-Friedenau; Hoebel, Ministerialdirektor, Berlin; Skalweit, Reg.- und Baurat, Essen; Wolf, Verwaltungsdirektor, Berlin-Wilmersdorf.

Entwurf eines Frankfurter Anschlußkanals (vom Oder-Spree-Kanal nach Frankfurt a. O.)

Von Professor O. Franzius - Hannover

A) Allgemeines.

Die alte Handelsstadt Frankfurt a. Oder hat seit Menschenaltern eine etwas vernachlässigte Stellung im Kreise der größeren deutschen Städte innegehabt. Auf der einen Seite lag Frankfurt so dicht an Berlin, daß sich eine aufsaugende Wirkung der Reichshauptstadt bis nach Frankfurt hin stark bemerkbar machte, auf der anderen Seite war die Fürsorge, die die Regierung den östlichen Landesteilen, wie Posen als dem deutschen Bollwerk gegen den slawischen Osten, angedeihen lassen mußte, geeignet, die Bedeutung Frankfurts zu verringern. Trotz vorzüglicher Eisenbahnverbindungen, die Frankfurt zum Knotenpunkt vieler Linien machten und trotz ihrer Lage an der Oder war die Stadt doch in einer besonders mißlichen Lage, weil die ausgebauten östlichen Kanalverbindungen es in einen toten Winkel gedrängt hatten.

Früher war das Bild ein anderes. Zurzeit der Erbauung des Friedrich-Wilhelm-Kanals, dessen Mündung bei Brieskow, dicht bei Frankfurt, lag, als vor allem auch die Schiffsabmessungen noch so gering waren, daß die Oder für diese Schiffe eine viel längere Schiffahrtsdauer besaß als heute für die großen Schiffe, konnte Frankfurt als der Ausgangspunkt auch einer Kanalschifffahrt nach dem Westen angesehen werden. Die Erbauung des Oder-Spree-Kanals mit der Mündung bei Fürstenberg, und zum Schluß der Bau des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin mußten so große Teile des Schiffsverkehrs ablenken, daß Frankfurts Stellung keine günstige mehr sein konnte.

Jeder, der nun den Aufschwung Frankfurts in den letzten Dezennien gesehen hat, der erkannnt hat, daß in dieser alten Handelsstadt auch heute noch ein reger Geist wirkt, mußte die oben geschilderte Entwicklung bedauern. Nach beiden Richtungen war der Verkehr von Frankfurt nach Berlin auf einen großen Umweg angewiesen, es konnte sich der Schiffsverkehr Frankfurts daher nicht groß entwickeln. Die Stadtverwaltung hat nun den Entschluß gefaßt, dahin zu wirken, daß dem Mangel abgeholfen wird. Den Anstoß hierzu gab der Plan des Gubener Stadtbaurates Herrn Platzmann, einen Kanal von der Elbe (aus der Gegend von Dresden) nach der Oder durchzuführen. Dieser Kanal sollte zuerst Anschluß an den Oder-Spree-Kanal finden. Von dieser vorhandenen Wasserstraße aus sollte ein besonderer Kanal nach Nordosten abgehen, in einem großen Hebewerk oder einer Schleusentreppe auf das Niveau der Oder herabsteigen und südlich Frankfurt den Anschluß an diesen Strom finden. Aus dem Gedanken des großen Durchgangskanals, der für Stettin einen kurzen Weg nach Sachsen und Böhmen eröffnen würde, hat sich nun der Gedanke des Frankfurter Abstiegkanals logisch entwickelt.

Der im folgenden dargestellte Entwurf zeigt nur das Kanalstück Oder-Spree-Kanal bis Frankfurt a. Oder. Dieses Stück von nur 18 km Länge, von dem der größte Teil auf Ausbau in ganz flachem Gelände, zum Teil sogar in einer vorhandenen Seestrecke entfällt, hat seine Daseinsberechtigung in sich, ohne jeden Zusammenhang mit dem großen Entwurf Platzmanns. Es ist die notwendige Ausgleichung des zwar erklärlichen, aber darum nicht minder schmerzlichen Unbills, das Frankfurt durch Erbauung der beiden vorgenannten bedeutenden Kanäle zugefügt worden ist.

Die Bedeutung Frankfurts ist im schnellen Steigen begriffen. Heute wirkt für Frankfurt nicht nur der Wille seiner Bewohner, der sich in seiner energischen städtischen Leitung verkörpert, sondern auch die wirtschaftliche Verschiebung, die unser Vaterland durch den Versailler Zwangsfrieden erfahren hat. Frankfurt kann heute und wahrscheinlich für lange Jahre als das kulturelle und wirtschaftliche Bollwerk gegen den Osten angesehen werden. Selbst wenn auch bei jedem wahren Deutschen der Wunsch niemals zur Ruhe kommen wird, daß diese Lage sich sobald als möglich ändern möge, wird jeder damit rechnen müssen, daß wir uns auf eine lange Zeit auf die jetzt entstandenen Verhältnisse einrichten müssen. Wir dürfen nicht auf einen großen Glückszufall warten, der uns vielleicht einmal wieder emportreiben soll. Wir müssen selbst handeln, und ein wenn auch kleiner Teil dieses Handelns würde die wirtschaftliche Unterstützung der Stadt Frankfurt sein.

B) Beschreibung des Entwurfes.

Der Frankfurter Anschlußkanal*) verläßt den Oder-Spree-Kanal in der Gegend südlich von Ober-Lindow. Nach dem in Preußen angenommenen Gesetz betreffend die Vollendung des Mittellandkanals und die durch sie bedingten Ergänzungsbauten an vorhandenen Wasserstraßen wird der Oder-Spree-Kanal in den gleichen Abmessungen für das 1000 t-Schiff ausgebaut wie der Mittellandkanal, als Fortsetzung der Durchgangsstraße vom Rhein bis zur Oder. Der in gleichen Ausmessungen geplante Anschlußkanal durchläuft auf einer Strecke von etwa 3 km die Finkenheerder Hochfläche in derselben Spiegelhaltung wie der Oder-Spree-Kanal. Südlich von Finkenheerd erreicht er den Rand dieser Hochfläche und kann dort unmittelbar in die nahezu auf dem Oderniveau liegende Schlaubenniederung hinabsteigen, unter Benützung des Schlaubenlaufes und des Bettes des alten Friedrich-Wilhelm-Kanals, den Brieskower See und damit schon den Anschluß an die Oder erreichen.

Auf der Strecke zwischen dem Oder-Spree-Kanal und der südlich von Finkenheerd anzulegenden Schachtschleuse oder Schleusentreppe hat man die Wahl zwischen zwei verschiedenen Linienführungen. Die eine westlich gelegene ist vorzuziehen, wenn der Frankfurter Anschlußkanal nur als Fortsetzung und Zwischenstück der großen ostwestlichen Mittellandwasserstraßenverbindung gedacht und ausgeführt wird, wenn also auf die Verbindungen nach Guben, Kottbus und Sachsen hin keine Rücksicht genommen wird.

Wenn man aber den Frankfurter Anschlußkanal gleichzeitig als letztes Glied der neuen großen Kanalverbindung von Sachsen und dem Niederlausitzer Braunkohlenrevier zur Oder betrachtet, so wird man darauf Rücksicht nehmen müssen, daß dann ein großer Verkehr auch von dem südlichen Teil des Oder-Spree-Kanals, also aus der Gegend von Fürstenberg her in der Richtung nach Frankfurt und zur unteren Oder zu erwarten ist. Dann wird es richtig sein, den Anschlußkanal so zu legen, daß er sowohl für den von Berlin kommenden Verkehr als für den von der Niederlausitz bezw. Fürstenberg kommenden Verkehr gleiche Vorteile bietet. In diesem Falle empfiehlt es sich also, die Abzweigung des Anschlußkanals vom Oder-Spree-Kanal weiter östlich zu legen. Auch diese Möglichkeit ist bei der Planung berücksichtigt.

Die beiden Möglichkeiten der Linienführung zwischen dem Oder-Spree-Kanal und der Schachtschleuse bei Finkenheerd unterscheiden sich in der Länge nur geringfügig, in den Ausführungskosten fast gar nicht, da sie beide ohne größere Geländebewegungen und ohne viele Schwierigkeiten in dem zurzeit nur mit dürftigen Kiefern bestandenen Finkenheerder Hochland hergestellt werden können. Es soll daher im folgenden auf den Unterschied dieser beiden Linien nicht näher eingegangen werden.

Der Entwurf wurde nach den neueren Grundsätzen des Kanalbaues durchgeführt. Es wurde weitgehende Zusammenfassung des Gefälles erreicht. Das war dadurch möglich, daß man sich von dem vorhandenen Flußtal der Schlaube in dem Gebiet der Finkenheerder Hochfläche freihielt und die günstigste Stelle zum Abstieg aussuchte. Diese ist in einem Punkte südlich von Finkenheerd gegeben, in dem zugleich die Unterführung der Eisenbahn Frankfurt—Fürstenberg—Guben—Breslau möglich war.

Der Abstieg erfolgt von der Scheitelhöhe des Verbindungskanals + 40,80 bis zum Spiegel der Oder an der Mündung des Brieskower Sees. Der niedrigste Wasserstand der Oder liegt hier auf + 21,00, der höchste Wasserstand liegt auf + 25,04. Es ergab sich daraus eine Abstieghöhe von 19,80 m, unter der Voraussetzung, daß das jetzige N. N. W. der Oder an der Ausmündung des Brieskower Sees maßgebend bleibt. Dieser Wasserstand wird dann im Kanal nordwestlich weiter nach unten fortgesetzt durch die Einlegung einer Schleuse weiter unterhalb, die wie die große Abstiegschleuse wieder der billigen Ausführung wegen mit der Überführung der Eisenbahn Frankfurt—Reppen verbunden wurde. Diese letztere Schleuse ist notwendig, um die Durchströmung des Kanals bei Hochwasser, das den Betrieb stark gestört hätte, zu verhindern.

Die Wasserstandsunterschiede der Oder an der Mündung des Brieskower Sees 576,5 km und dem Kanalende bei Frankfurt 583,3 km, ergeben sich aus folgenden Zahlen:

Wasserstand der Oder.

Wasserstand	Km 576.5 Mündung des Brieskower Sees	Km 583.3 Frankfurt	Unterschied m
H. H. W.	+ 25,04 N. N.	+ 23,41	1,63
Gew. Wasser	+ 22,07	+ 20,22	1,85
Ausbau Wasserstand	+ 21,00	+ 19,17	1,83

Gefälle bei mittleren Wasserständen 1 : 3700,
Gefälle bei höchsten Wasserständen 1 : 4200.

Als Abstiegsschleuse ist der Billigkeit wegen eine zweistufige Schleusentreppe ohne Sparbecken mit gleicher Stufenhöhe gewählt worden. Der Einbau von Sparbecken wäre nur vertretbar bei Eintritt großen Verkehrs. Die Anlage der Schleuse ist aber so gedacht, daß Sparbecken später noch eingebaut werden können.

*) vgl. Lageplan.

Die Ausbildung dieser Schleuse hat verkehrstechnisch und wirtschaftlich für den Kanal eine besondere Bedeutung. Die Zusammenfassung des Abstieges an einer Stelle und die Auflösung in zwei Stufen verringern die Nachteile eines so starken Geländeabfalles auf das Mindestmaß. Verkehrstechnisch hat die Auflösung in zwei Stufen den großen Vorteil, daß die Schleuse nach jeder Schleusung für jede Verkehrsrichtung sofort wieder schleusungsbereit dasteht, denn nach erfolgter Schleusung ist jedesmal in der Oberkammer wieder Oberwasser, in der Unterkammer wieder Unterwasser vorhanden, während das Mittelwasser in der Stufe nur ein vorübergehender Zustand ist. Für den Betrieb wird an Pumpkosten einiges, aber keine entscheidende Summe gespart werden können. Nur dann, wenn der Verkehr, wie es bei stark befahrenen Kanälen die Regel bildet, unter Entstehung von Schleusenrang stoßweise bald von einer Seite, bald von der anderen Seite besonders stark auftritt, hat die zweistufige Treppe große Vorzüge vor der Schachtschleuse. Es erfordert dann die Schleusentreppe wegen der Halbierung der Hubhöhe nur den halben Wasserverbrauch wie eine Schachtschleuse. Kommt aber der Kanalverkehr annähernd gleichmäßig von beiden Seiten, dann kann man mit einer Füllung in einer Schachtschleuse zwei Schiffe, eines herunter- und eines heraufschleusen, so daß dann auf jedes Schiff auch nur der halbe Wasserverbrauch entfällt. Diese kurze Betrachtung zeigt aber schon, daß die Treppe unbedingt der Schachtschleuse im Wasserverbrauch etwas überlegen sein muß. Die Überlegenheit steigt mit dem Wachsen der Unregelmäßigkeit des Verkehrs.

Die Größe des Hubes von 19,8 m, der bei Hochwasser im Oder-Spree-Kanal leicht auf 20 m steigen kann, macht eine besonders billige Ausbildung der Schleuse nach Art der Hemelinger Schleuse bei Bremen unmöglich. Dort sind die Außenwände der Schleusen durch Spundwände gebildet. Hier würde sich eine gesamte freie Spundwandhöhe von etwa 14 m Höhe ergeben. Diese Höhe ist so bedeutend, daß es sehr fraglich erscheint, ob man die Wände dann noch als Spundwand wirtschaftlich richtig ausbilden kann. Es ist deshalb die Ausbildung von Eisenbetonwänden geplant worden. Nach Fertigstellung des Kostenanschlages kam aber noch der Gedanke zum Durchbruch, daß man vielleicht in besonders einfacher Weise wenigstens eine Stufe mit Spundwänden bauen könne. Die Durchführung dieses Gedankens ist möglich bei ungleichmäßiger Einteilung der beiden Treppenstufen unter Verwendung von Sparkammern. Wählt man eine Sparkammer (von gleicher Oberfläche wie die Schleuse sie besitzt), dann ist die Ersparnis praktisch ein Drittel der Füllung, der Verbrauch somit zwei Drittel. Da nun bei einer Treppe stets das aus der Oberkammer ablaufende Wasser genügen muß, um die Unterkammer zu füllen, so ergibt sich hieraus bereits der Zwang der ungleichen Stufeneinteilung, wenn man eine der beiden Stufen mit einem Sparbecken versieht. Erhält die obere Stufe das Sparbecken, dann muß sie drei Fünftel der Gesamthöhe als Hub erhalten; ihr Verbrauch ist dann zwei Fünftel des Hubes gleich dem Hub der unteren Stufe, der auch zwei Fünftel der Gesamthöhe beträgt.* Es ist dann die Bauausführung der oberen Stufe um ein weniges verteuert, die Bauausführung der unteren Stufe stark verbilligt, da letztere bei 20 m Gesamthub nur noch 8 m Hub erhält. Bei 3 m Wassertiefe in der Schleuse und 1 m Bordhöhe ist dann die freie Länge der Spundwand 12 m, die noch zulässig erscheint. Zugleich wird der Wasserverbrauch von 10 m Hub der einzelnen Stufe auf 8 m Hub die Einzelstufe, also um 20 % vermindert. Die jetzt zu 1,8 Millionen Mark angenommenen Kosten der Abstiegschleuse nach Friedenssätzen werden dann auf etwa 1,5 Millionen Mark gesenkt werden können, und damit würden die Gesamtkosten des Abstiegkanals, die für die gekürzte Lösung mit normaler Führung auf dem Oder-Spree-Kanal zu 6,3 Millionen Mark errechnet wurden, auf rund 6 Millionen Friedensmark sinken. Diese Lösung scheint der bisher gewählten stark überlegen zu sein.

Für den Übergang aus dem Brieskower See in den Kanalschlauch unterhalb der steilen Wand waren zwei Möglichkeiten gegeben. Entweder Abtrennung der Oder durch einen hochwassersicheren Damm, der die Wasserstände der Oder gänzlich aus dem Kanal fernhielt, oder Abtrennung durch einen Damm, der nur die Strömung und das Geschiebe fernhält, mit Verbindung oberhalb der steilen Wand zwischen Oder und Brieskower See.

Die letztere Lösung wurde als die bei weitem billigere gewählt, da sie den Damm nur mit wenig Wasserdruck beansprucht. Zudem schien eine direkte Verbindung zwischen Brieskower See und der Oder auch nach Ausführung der Kanalverbindung weiterhin erwünscht. Bei Ausführung des dichten Abschlußdammes würde bei höchsten Wasserständen ein Druck bis zu 2 m von der Oderseite her auf den Damm eingewirkt haben, der zu kostspieligen Konstruktionen gezwungen hätte, zumal dieser Damm an einer gefährdeten Stelle liegt.

Der Abschlußdamm soll gemäß Skizze aus Baggergut bestehen, das zwischen geschütteten Steindämmen gelagert wird. Es wurde nicht für nötig gehalten, ihn völlig hochwasserfrei zu machen; eine Überströmung bei H. H. W. um 0,5 m wurde für zulässig gehalten. Eine Reihe von eingerammten Pfählen sollen in diesen sehr selten eintretenden Fällen eine sichere Führung der Schiffahrt ermöglichen. Die zurzeit schwebenden Pläne über Ausbau vieler Odertalsperren in Schlesien lassen außerdem eine starke Senkung der höchsten Wasserstände erwarten.

Vor Beginn des Abschlußdammes an der steilen Wand soll der Brieskower See durch eine neue Einfahrt mit der Oder in Verbindung gehalten werden. Die jetzigen Buhnen vor der steilen Wand müssen beseitigt werden; an ihrer Stelle tritt der für die Oderschiffahrt bedeutend angenehmere Abschlußdamm als Leitwerk. Gegenüber der steilen Wand muß die Oder durch Verkürzung der Buhnen und Abbaggerung verbreitert werden.

Die Frage, ob der Kanal bis Frankfurt als Kanal fortgesetzt werden soll, oder ob man die Schiffe auf die Oder verweisen soll, wurde ernstlich geprüft. Da aber ein Teil des Verkehrs sich nur zwischen der Stadt Frankfurt und dem Kanal abspielen würde, so würden die Kanalschiffe gezwungen sein, sich auf die Schifffahrt in der Oder einzurichten. Sie würden aber vor allen Dingen von den Oderwasserständen abhängig werden, so daß für viele Monate des Jahres ein Verkehr mit vollbeladenen Kähnen nicht möglich sein würde, da die Oder dann Wassertiefen hat, die nur halbe, zum Teil nur Viertelladung zuläßt. Es wurde deshalb die Durchführung als Kanal bis zur Stadt für richtig angesehen. Die Linienführung auf dieser unteren, gänzlich ebenen Strecke ergibt sich aus dem Lageplan.

Die Bahn von Frankfurt nach Reppen liegt auf einem so hohen Damme, da sie ja über die höchsten Wasserstände der Oder hinweggeführt werden mußte, daß auch der Kanal ohne jede Schwierigkeit unter ihr durchgeführt werden konnte. Hier ist die schon genannte zweite Schleuse eingelegt worden. Der Kanal wird dann an der Gubener Vorstadt vorbei durch den Ziegenwerder in die Oder geführt. Er geht in sehr gefälliger Form fast tangential in den Strom über. Der untere Teil des Kanals wird gleichzeitig zu einem Liegehafen ausgebildet, der aber nicht im einzelnen entworfen wurde. Welches die beste Linienführung des Kanals zwischen der steilen Wand und der Stadt sein wird, läßt sich nur durch genaue örtliche Untersuchungen feststellen. Hier wurde eine gewählt, bei der der für die Frankfurter Bevölkerung wertvolle Eichwald nur berührt, aber nicht verändert wurde. Es ist aber auch denkbar, durch den Eichwald hindurchzugehen. Es könnten hierbei sehr reizvolle Landschaftsbilder entstehen, und für Wassersport wertvolle Flächen geschaffen werden. Man würde dann den Kanal an mehreren Stellen durch ganz leichte eiserne Personenstege überbrücken, um dem Ganzen den Charakter eines Naturparkes zu geben.

Das entstehende Hafengelände kann von zwei Seiten her an die Eisenbahn angeschlossen werden. Der Anschluß von der Lebuser Vorstadt und dem Winterhafen her ist möglich, macht aber an der Straßenbrücke gewisse Schwierigkeiten. Hier müssen besondere Vorkehrungen getroffen werden, damit die Bahn nicht bei hohem Hochwasser unter Wasser kommt. Hierüber wären auch noch genauere Untersuchungen notwendig. Der zweite Anschluß kann von Süden her, unter Abzweigung von der Reppener Bahn geschehen. Man kann hier mit einem Halbmesser von 300 m und einem für Hafenbahnen günstigen Gefälle zum Hafen hinabsteigen und zugleich einen längeren Teil des Kanals an das Gleis anschließen. Beide Lösungen sind in den Plänen dargestellt worden. Beide können ohne jede Überbrückung des Kanals durchgeführt werden. Der Kanal würde einen vollwertigen Ersatz für die Wasserabführung der alten Arme bilden. Die günstigste Lösung für den Gleisanschluß würde man bei Anschluß nach beiden Richtungen, wie sie im Lageplan dargestellt sind, finden.

Soviel über die Durchführung des gesamten Entwurfes. Für den oberen Teil sind aber noch einige Besprechungen nachzuholen. Es war für die Strecke von der Abstiegschleuse bis zum Brieskower See noch der Gedanke zu untersuchen, ob man bei Brieskow eine Zwischenschleuse anordnen sollte. Diese Schleuse ist verkehrstechnisch besonders unbequem, weil sie nicht wie eine Flußschleuse den Schiffen den neuen Vorteil schafft, nur durch Einbau dieser Schleuse oberhalb im Stauwasser fahren zu können. Dieses Stauwasser ist auf alle Fälle vorhanden, es entstehen verkehrstechnisch nur Nachteile aus dieser Lösung einer Zwischenschleuse bei Km. 5,7. Daß man den Gedanken nicht ohne weiteres bei Seite schieben darf, beruht darauf, daß die Erdarbeiten oberhalb von Km 5,7 stark vermindert, zum großen Teil sogar ganz entbehrlich werden und daß der Einbau einer neuen Schleuse im Friedrich-Wilhelm-Kanal überflüssig ist, weil der neue Wasserspiegel in die Höhe der alten Haltung gelegt wird. Vor allem würde die Abstiegschleuse einen um 2,5 m geringeren Hub erhalten, der es mit Sicherheit ermöglicht, beide Stufen nach Art der Hemelinger Schleuse bei Bremen nur mit Bollwerkswänden auszuführen, die eine bedeutende Verbilligung zulassen.

* Bei untenliegender Sparkammer umgekehrt.

Für die Kanalstrecke zwischen der Schleusentreppe und der Brieskower Brücke (Km. 5) ergeben sich danach drei mögliche Lösungen, je nachdem einmal an der Brieskower Brücke die besprochene Zwischenschleuse eingelegt wird oder nicht und weiter die Kanallinie im Grundriß mehr oder weniger gegen die vorhandene Kanalachse verschoben wird, vergl. Abb. 1.

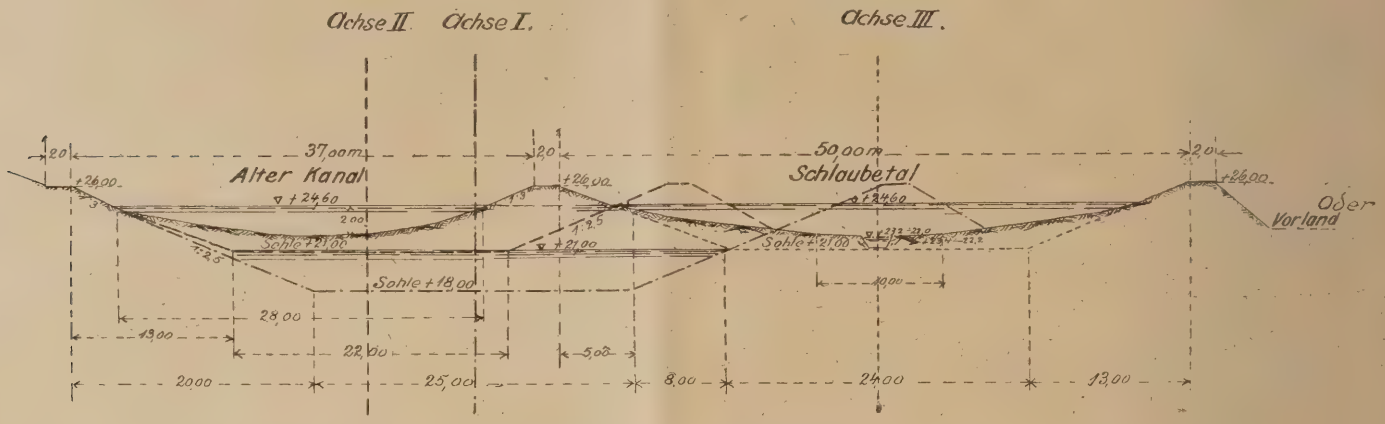


Abb. 1. Querschnitte für drei Linienführungen in der Schlaubestrecke zwischen km 4,40 und 5,63.
Maßstab: Längen 1 : 6000, Höhen 1 : 600.

Lösung I (ohne Zwischenschleuse) empfiehlt sich verkehrstechnisch ohne weiteres aus den bereits oben dargelegten Gründen. Bautechnisch dagegen erfordert sie der tieferen Sohlenlage wegen (+ 18,00 gegen + 21,00) erheblich mehr Erdarbeiten und des ev. 4 m großen Wasserstandwechsels wegen ausgedehntere Uferdeckungen. Das Gefälle der Schleusentreppe statt es, wie bei der Lösung mit Zwischenschleuse, in besonderem Graben mit Unterdükerung des neuen Kanals abführen zu müssen. Dazu kommen endlich die durch den Wegfall der Zwischenschleuse selbst mit ihren Nebenanlagen zu erzielenden Ersparnisse an Bau- und Betriebskosten.

Die Lösungen II und III (mit Zwischenschleuse) unterscheiden sich von einander dadurch, daß bei II im wesentlichen das vorhandene Kanalbett, bei III der zwischen dem vorhandenen östlichen Kanaldamm und dem Rückstaudeich eingebettete Schlaubelauf benutzt wird. Lösung III wird infolge geringerer Erdarbeiten um 0,3 Mill. Mark billiger, dabei bleibt der alte Kanal unverändert und ohne Betriebsstörung auch während des

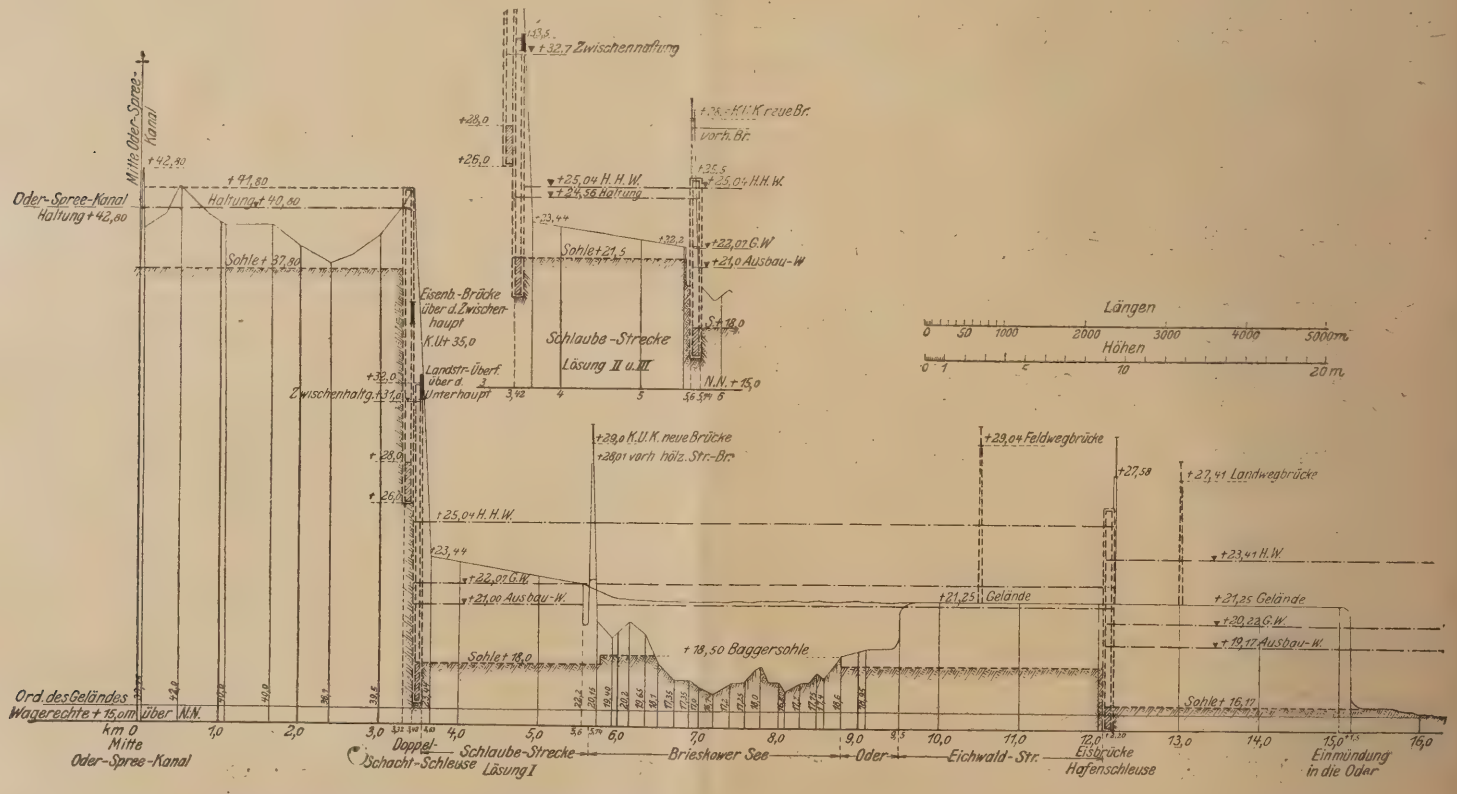


Abb. 2. Entwurf des Frankfurter Anschlußkanals vom Oder-Spree-Kanal nach Frankfurt a. Oder. Längenschnitt.

bei N. W. der Oder erhält das Höchstmaß von rund 20 m. Die Lösung beansprucht ferner eine große Grundfläche für den Kanalschlauch und macht den Einbau einer besonderen kleinen Schleuse im alten Kanal bei seiner neuen Mündung erforderlich. Bautechnische Vorteile sind der Wegfall der Dichtung des Kanalbettes, auch kann man das Schlaubewasser unterhalb der Schachtschleuse in den Kanal leiten, anstatt es, wie bei der Lösung mit Zwischenschleuse, in besonderem Graben mit Unterdükerung des neuen Kanals abführen zu müssen. Dazu kommen endlich die durch den Wegfall der Zwischenschleuse selbst mit ihren Nebenanlagen zu erzielenden Ersparnisse an Bau- und Betriebskosten.

Die Lösungen II und III (mit Zwischenschleuse) unterscheiden sich von einander dadurch, daß bei II im wesentlichen das vorhandene Kanalbett, bei III der zwischen dem vorhandenen östlichen Kanaldamm und dem Rückstaudeich eingebettete Schlaubelauf benutzt wird. Lösung III wird infolge geringerer Erdarbeiten um 0,3 Mill. Mark billiger, dabei bleibt der alte Kanal unverändert und ohne Betriebsstörung auch während des Baues bestehen. Dagegen würde bei Lösung III nach Einebnung des überflüssig werdenden Rückstaudeiches ein wertvoller Geländestreifen für landwirtschaftliche Nutzung verfügbar werden.

Maßgebend für die Wahl unter den drei Möglichkeiten wird die Größe des zu erwartenden Verkehres sein, mit der im gleichen Verhältnis der Wert der verkehrstechnisch besseren Lösung I steigt.

In der folgenden Zusammenstellung sind diese Verhältnisse zahlenmäßig in Vergleich gebracht, alles nach Friedenskosten:

Linie	I ℳ	II ℳ	III ℳ
I. Baukosten	6 400 000	6 100 000	6 100 000
II. kapitalisierte (5%) Betriebs- und Unterhaltungskosten [Unterschiede von I gegen II (III)]	—	—	—
für die Schachtschleuse:			
sachliche Unterhaltungskosten 0,4% der Baukosten + 20% davon für maschinelle Teile, zusammen 0,48%. Als Kapital 0,48 · 20 = 9,6% = rd. 10% von (1800000—1400000) = rd. 10% von 400000 M.	40 000	—	—
für die neue Abschlußschleuse im alten Kanal:			
a) persönliche Kosten (1 Schleusenwärter) 1200 · 20 = ...	24 000	—	—
b) sachliche Kosten 8% v. 28000 . .	2 200	—	—
Speisungskosten: Kein wesentlicher Unterschied, da die gesamte Hubhöhe unverändert bleibt . . .	—	—	—
Zwischenschleuse: 0,48 · 20 = 9,6% rd. 10% von 380000 M. = ...	—	38 000	38 000
Gehöft: 0,40 · 20 = 8% v. 20000 M. =	—	1 600	1 600
Verkehrswirtschaftlicher Gewinn*)			
Zwischenschleuse = 5 Betr.-km Frachtkosten: 0,3 Pfg. für 1 tkm (Friedenswert)			
bei 1000 Schleusungen entsprechen 0,5 Mill. t 5·500000·0,3·0,01 = 7500 M. (i. J.) mit 5% kapitalisiert = . . .	—	150 000	150 000
Gesamtkosten bei 0,5 Mill. t Jahresverkehr rd.	6 466 000	6 290 000	6 290 000
bei 2000 Schleusungen (1000000 t) das Doppelte, es tritt hinzu	—	150 000	150 000
Gesamtkosten bei 1 Mill. t Jahresverkehr	6 466 000	6 440 000	6 440 000

Demnach würde also bei einem Verkehr von 1 Mill. t im Jahr die kapitalisierte Frachtersparnis durch Wegfall der Zwischenschleuse bei Lösung I die Mehrkosten der Anlage annähernd aufheben. In Wirklichkeit sind die verkehrstechnischen Vorteile dieser Lösung wohl noch höher zu veranschlagen und sie ist daher in erster Linie zu empfehlen, sie ist deshalb auch im Lageplan allein dargestellt worden.

Der Verkehr auf dem Kanal.

Da es sich nicht um den Vergleich zwischen mehreren Kanallinien, sondern um die Feststellung der Wirtschaftlichkeit einer Linie handelt, erschien eine genaue Durcharbeitung der Verkehrszahlen entbehrlich. Alle Zahlen, die wir heute finden können, haben nur vergleichenden Wert. Sie sind unentbehrlich dann, wenn wir mehrere Lösungen für die Verbindung mehrerer großer Gebiete mit einander vergleichen wollen. Wir können dann aus den vielleicht absolut genommenen falschen Verkehrszahlen, die wir heute finden werden, wahrscheinlich relativ richtige Vergleiche ziehen. Da aber alles, was wir heute errechnen, doch erst nach einer Gruppe von Jahren seine Wirkung äußern würde, so müssen sich nach unseren heutigen Erfahrungen in dem geradezu unerhörten Flusse aller Geschehnisse die Verhältnisse dann so verändert haben, daß wir absolut mit den gewonnenen Zahlen doch nicht viel beginnen könnten.

Trotzdem muß man aber auf einige wichtige Dinge aufmerksam machen, die vielleicht bedeutungsvoller sind, als viele Rechnungen.

Zuerst sei ein Vergleich gegeben zwischen Städten ähnlicher oder geringerer Größe, wie Frankfurt (etwa 70000 Einwohner). Zuerst Osnabrück. Man hat für Osnabrück (etwa 85000 Einwohner) einen Stichkanal von 13,9 km Länge für notwendig gehalten, der sich ohne jeden Zweifel als Einzelunternehmen gerechnet nicht verzinsen kann, von dem es aber auch zweifelhaft ist, ob er unter Zurechnung der entstehenden Abgaben auf dem Hauptkanal rein geldtechnisch gerechtfertigt wäre. Nach Hildesheim (etwa 54000 Einwohner) wird ein Stichkanal ge-

*) Die Kosten betragen nach Friedenspreis auf unseren Kanälen etwa 1,3 Pfg. je tkm. Hiervon war etwa 0,57 Pfg. Abgabe (Mittellandkanal), der Rest setzt sich aus Strecken- und Liegekosten zusammen. Auf die Streckenkosten kann man 0,3 bis 0,4 Pfg. je tkm rechnen. Es soll hier mit 0,3 Pfg. gerechnet werden.

baut, der die Länge von 14,8 km erhält. Hildesheim hat kaum eine größere Industrie als Frankfurt, es wäre außerdem wahrscheinlich mit viel geringeren Mitteln eine Verbindung nach Hildesheim durch Kanalisierung der Leine und anschließendem kurzem Kanal möglich gewesen. Für die Stadt Wolfenbüttel (etwa 18 000 Einwohner) wird von Braunschweig ein Stichkanal verlangt, der die Länge von etwa 16 km erhalten müßte. Alle diese Kanäle können nicht als unwirtschaftliche Unternehmungen bezeichnet werden, auch wenn ihr Verkehr nicht unmittelbar Kanaleinnahmen herbeiführt, die die Anlagekosten verzinsen. Allgemeine Hebung von Handel und Wandel können heute bei guter Industrielage Erhöhungen der Steuerkraft dieser Städte herbeiführen, die sich nicht zahlenmäßig beweisen lassen, die aber selbst bei vorsichtiger Schätzung eine hohe Wirtschaftlichkeit der Anschlußkanäle ergeben können.

Der Anschlußkanal nach Frankfurt kann als ein Glied und eine Abzweigung der großen Mittellandkanalverbindung gewertet werden, wenn man die gesamte Wasserstraßenverbindung vom Rhein im Westen bis zur Oder im Osten so bezeichnen will. Er hat aber auch seine Bedeutung als Endstrecke der zwischen der oberen Elbe (Dresden) und der mittleren Oder (Frankfurt a. O.) von verschiedenen Seiten geplanten und in Vorschlag gebrachten neuen und wichtigen Kanalverbindung.

Die Wasserstraßenverbindung für den Großschiffahrtsverkehr vom Osten zum Westen Deutschlands wird in einigen Jahren fertiggestellt sein. Es wird dann möglich sein, von dem Rhein und von der Weser her unter Benützung der Havel, der Spree, Berlin zu erreichen. Andererseits besteht eine für die Großschiffahrt geeignete Verbindung bereits zwischen der oberen Oder und Berlin durch den Oder-Spreekanal. Diese beiden großen Wasserstraßen werden in beträchtlichem Umfange der Kohlenverfrachtung dienen. Es wird sich dabei im wesentlichen um einen Verkehr handeln, der auf dem Mittellandkanal vom Westen her, auf der Oder und dem Oder-Spree-Kanal vom Südosten her die für den Riesenkörper Berlins erforderliche Steinkohle heranschafft. Eine Beförderung von schlesischer Kohle von der Oder bis zum Rheinland ist heute nicht zu erwarten. Ferner sind auch die landwirtschaftlichen Überschüsse der Provinz Schlesien nicht so groß, um eine umfangreiche Versendung landwirtschaftlicher Erzeugnisse auf dem Wasserwege von Osten her in das rheinisch-westfälische Kohlenbecken erhoffen zu lassen.

Um die neue Mittellandkanalverbindung wirklich zu einem Austauschweg für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Ostens (Pommern, Grenzmark, östliches Brandenburg) und den Industrieerzeugnnissen des Westens auszugestalten, ist es notwendig, daß diese Wasserstraße nicht nur zur oberen Oder den Durchgangsverkehr ermöglicht, sondern daß sie auch zur unteren Oder, zur Einmündung der Warthe und Netze hin ihren Anschluß erhält.

Der vorhandene gänzlich veraltete und nur für kleine Schiffe brauchbare Friedrich-Wilhelm-Kanal oder Müllroser-Kanal stellt einen solchen Anschluß nicht dar. Er ist für die 600—1000 t-Schiffe, die einst die deutschen Normalwasserstraßen befahren werden, überhaupt nicht zugänglich und verhindert durch seine zahlreichen Schleusen eine schnelle und wirtschaftlich billige Versendung.

Man kann auch nicht darauf verweisen, daß der Hohenzollernkanal bereits die notwendige Verbindung herstellt. Er dient der Beförderung zwischen Berlin und Stettin, läßt aber das für die landwirtschaftliche Erzeugung so wichtige Oderbruch und vor allem das Warthe- und Netzegebiet im wesentlichen außerhalb seines Verkehrsbereichs.

Dem erwähnten Mangel einer für große Schiffe geeigneten Kanalverbindung kann nur der Frankfurter Anschlußkanal abhelfen. Er ist nicht nur ein Anschlußkanal für Frankfurt, sondern er eröffnet dem Großschiffahrtsverkehr auf dem Mittellandkanal ein weites Hinterland: das Oderbruch und weiterhin das Warthe- und Netzegebiet. Man wird dabei besonders berücksichtigen müssen, daß die politischen Grenzen, die jetzt die deutschen Strecken des Warthe- und Netzelaufes stark abgekürzt haben, in Zukunft den wirtschaftlichen Austausch zwischen dem landwirtschaftlichen Überschuß der ehemals deutschen Provinzen Posen und Westpreußen und den Industrieerzeugnissen des Rheinlandes nicht dauernd werden aufhalten können. Die großen Mengen von Getreide und Kartoffeln gerade aus den Provinzen Posen und Westpreußen ermöglichten früher die Versorgung des industriellen Deutschlands mit inländischen Nahrungsmitteln in weit besserem Maße als jetzt. Sie werden auch in Zukunft wieder ihren Absatz auf deutschem Markte suchen müssen. Die Aufgabe einer vorausschauenden Verkehrspolitik wird es sein, ihnen den billigen, für Großschiffahrt geeigneten Wasserweg nach Berlin und dem Westen Deutschlands zu eröffnen und abzukürzen. Jedes Schiff, das von der Warthe oder Netze her auf den neuen Anschlußkanal nach Berlin gelangt, erspart dadurch den Umweg über Fürstenberg, der etwa 40 km ausmacht. Diese Abkürzung des Weges bedeutet naturgemäß eine wesentliche Ermäßigung der Beförderungskosten und somit eine Ersparnis auf allgemeinem wirtschaftlichen Gebiet.

Auch für den Bergbau in Rheinland-Westfalen wie überhaupt allen den Gebieten, in denen ein Ausbau von Schächten und Stollen mit Holz üblich ist, wird der Frankfurter Anschlußkanal von großer Bedeutung sein, weil er die Beförderung von Grubenholz aus den östlichen Provinzen verbilligt. Wenn auch ein Teil dieses Holzverkehrs den Weg über See nehmen wird, so werden doch große Teile bei günstigerem Kahnangebot sich des Kanalweges bedienen, und das um so eher, je kürzer der Weg ist. Gleichzeitig eröffnet der Anschlußkanal verschiedenen Industrieerzeugnissen des Westens und Berlins, wie z. B. vielen Chemikalien, ferner auch den Kunstdüngermengen aus dem mitteldeutschen Gebiet am Mittellandkanal den billigen Wasserweg in das Oderbruch, in das Warthe- und Netzegebiet, vielleicht auch einst durch den Bromberger Kanal zur Weichsel und weiter in das ostpreußische Kanalgebiet. Hinter diesen großen Aufgaben des Anschlußkanals für die allgemeine deutsche Volkswirtschaft tritt seine Bedeutung für die sich entwickelnde Frankfurter Industrie und die zahlreichen bei Finkenheerd, einem Frankfurter Vorort, entstandenen Fabriken fast in den Hintergrund.

Keiner der anderen, oben erwähnten Anschlußkanäle, die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Mittellandkanals geplant sind, kann auf eine für die künftige Verkehrsentwicklung auch nur entfernt gleiche Bedeutung hinweisen, wie dieser Frankfurter Anschlußkanal.

Daneben aber ist zu berücksichtigen, daß, wie schon oben ausgeführt, dieser Anschlußkanal das Endstück der neugeplanten, großen Wasserstraßenverbindung zwischen Sachsen und dem Niederlausitzer Braunkohlenrevier einerseits und der unteren Oder, Stettin und dem Ostseegebiet andererseits darstellt.

Die Handelskammer Cottbus hat im Jahre 1916 von Havestadt & Contag eine Denkschrift über die Ausführung eines Elbe-Spree-Kanals ausarbeiten lassen. Dieser Kanal sollte vor allen Dingen das Niederlausitzer Braunkohlenrevier an das Wasserstraßennetz anschließen. Er sollte den Oder-Spree-Kanal etwa in der Gegend von Fürstenwalde erreichen. Durch diesen Oder-Spree-Kanal wäre die Möglichkeit gegeben, die Verschiffung von Braunkohlen auch nach Pommern, nach der Ostmark usw. vorzunehmen. Mit dieser Versendungsmöglichkeit hat Cottbus bei der Wirtschaftsberechnung des Kanals sehr erheblich gerechnet. Ich verweise insbesondere auf Seite 17 der Denkschrift. Dort wird folgender Kohlenversand angenommen, der eventuell den Frankfurter Anschlußkanal benützen könnte: Es werden als Kohlenversand gerechnet:

nach Pommern	130 000 t
nach Posen	50 000 t
nach West- und Ostpreußen	60 000 t
Zusammen	240 000 t

Außerdem werden auf Seite 16 noch 90 000 t gerechnet, die in der Mark Brandenburg bleiben, aber die Oder zur Verschiffung benutzen.

Wenn der von Cottbus geplante Anschlußkanal zur Ausführung kommt, so wird zweifellos die Kohlenmenge, die nach den erwähnten Gebieten zur Versendung gelangt, nicht kleiner, sondern eher größer sein. Die gesamte Industrie stellt sich immer mehr auf Braunkohle um. Auch Stettin und die Seehäfen werden immer mehr als Abnehmer der Braunkohle auftreten.

Außerdem kommt hinzu, daß die Brikettfabrikation in Finkenheerd (bei Frankfurt a. Oder) voraussichtlich in nächster Zukunft eingeschränkt oder vielleicht ganz eingestellt wird. Das gesamte Finkenheerder Braunkohlenwerk ist an das Märkische Elektrizitätswerk verkauft worden. (Gemischtwirtschaftliches Unternehmen der Provinz Brandenburg.) Dieses beabsichtigt, unmittelbar am Ufer des Brieskower Sees am südlichen Ende des Dorfes Brieskow ein neues Groß-Kraftwerk zur Erzeugung von elektrischem Strom zu erbauen. Zunächst werden die Anlagen für die Herstellung von 25 000 Kw. geschaffen. Die Arbeiten sind sehr eifrig im Gange; man will bereits im Jahre 1923 mit der Stromerzeugung beginnen. Dieses Kraftwerk wird voraussichtlich den größten Teil der Finkenheerder Kohlen verbrauchen. Man rechnet zwar damit, daß das Kohlenvorkommen etwa 100 Jahre ausreichen wird. Zum großen Teil muß die Kohle in Finkenheerd aber in Zukunft unter Tage abgebaut werden, und vielleicht wird deshalb in Zukunft die Lausitzer Braunkohle konkurrieren können, die im Tagebau gewonnen werden kann. Aus diesem Grunde hat man das neue Kraftwerk so angelegt, daß es Kohlenzufuhr von der Oder, und in Zukunft bei Ausbau eines Verbindungskanals zur Lausitz auch von der Lausitz her auf dem Wasserwege erhalten kann. Man baut bereits jetzt eine Kaimauer aus, um den Anschluß vom Wasser her zu ermöglichen.

Dieses neue Werk wirkt also in doppelter Beziehung:

1. verbraucht es die Kohlen von Finkenheerd, die sonst in der Umgebung von Frankfurt a. Oder der Lausitzer Kohle eine beträchtliche Konkurrenz machten;
2. wird es in Zukunft noch die Lausitzer Kohlen benötigen.

Das obenerwähnte Cottbuser Kanalprojekt ist neuerdings durch das Projekt des Elbe-Oder-Kanals etwas überholt worden.

Beide Kanalprojekte sind im wesentlichen nicht sehr stark unterschieden; von der Elbe bis Cottbus laufen sie etwa gleich. Der Unterschied liegt auf der Strecke zwischen Cottbus und dem Oder-Spree-Kanal. Das ursprüngliche, von Cottbus aufgestellte Projekt mündet an dessen unterem Ende bei Fürstenwalde, der neuerdings vorgeschlagene Elbe-Oder-Kanal mündet am oberen Ende des Oder-Spree-Kanals bei Fürstenberg. Beide Projekte verlangen aber eine für die Großschiffahrt geeignete Verbindung vom Oder-Spree-Kanal herunter zum Brieskower See und nach Frankfurt a. Oder, um dadurch die Verbindung vor allem für die Lausitzer Kohle und in Zukunft auch für die sächsischen Industrieerzeugnisse zur unteren Oder, zur Warthe und Netze, nach Stettin und zur See zu ermöglichen. Der Verkehr durch den Frankfurter Anschlußkanal wird bei beiden Projekten also im wesentlichen gleich sein. Wichtig ist aber, daß der Frankfurter Anschlußkanal gebaut werden muß, gleichgültig, welcher der beiden großen Kanalvorschläge in Zukunft zur Verwirklichung kommt. Die Handelskammer Cottbus hat auch bereits in einer Sitzung am 21. Januar 1922 erklärt, daß sie für den Frankfurter Anschlußkanal auf jeden Fall eintreten wird, gleichgültig, welches der beiden anderen Kanalprojekte zur Ausführung gelangt. Da die Handelskammer Cottbus gerade die Interessen des Niederlausitzer Bergbaues vertritt, so dürfte die Hervorhebung dieser Erklärung besonders wichtig sein.

Nimmt man noch zu allem den Verkehr in anderen Gütern hinzu, der hier nicht einzeln aufgezählt werden soll, berücksichtigt man, daß heute immer größere Industrien von Berlin abwandern, und daß sie sich dort ansiedeln, wo Wasser und Bahnanschluß in günstiger Weise vorhanden sind, dann ist es nicht zu bestreiten, daß Frankfurt bei Erbauung des Abstiegkanals eine große Anziehungskraft entwickeln würde. Die Industrien wollen heute nicht mehr allein auf die Bahn angewiesen sein. Die Erfahrungen der letzten Zeiten sind zu trübe, als daß irgendein weitschauender Werksleiter auf die Gunst des Wasseranschlusses verzichten sollte. Hier aber gibt der Wasseranschluß nicht nur die Möglichkeit des sicheren Bezuges der Kohle, sondern auch der Verfrachtung aller anderen Güter. Will man mit Vorsicht schätzen, so wird man annehmen dürfen, daß der Verkehr auf dem Abstiegkanal wahrscheinlich schnell auf das Maß von mehr als 0,5 Mill. t bis vielleicht 1 Mill. t wachsen wird. Darf man mit solchen Verkehrsmengen rechnen, dann liegt darin bereits die wirtschaftliche Begründung für den Kanal. Ich verzichte dabei gänzlich darauf, hier mit Schätzungen zu kommen, die ein vielfaches solcher Verkehrszahlen geben. Ich lege im Gegenteil Wert darauf, mit bescheideneren Zahlen zu arbeiten, mit Zahlen aber, denen man auch ohne große Prüfung die Berechtigung nicht wird absprechen können. Vergleicht man dann den gewonnenen Vorteil gegenüber dem großen Umweg über Fürstenberg und die Kosten des Abstiegkanals, der wahrscheinlich für 6 Mill. Mark, nach Friedensgeld gerechnet, hergestellt werden könnte, dann erkennt man die gesunde Grundlage, auf der die Pläne der Stadt Frankfurt aufgebaut sind. Zwar wird sich der Kanal nicht aus sich selbst heraus verzinsen können, aber die Steigerung der Einnahmen, die er den Anschlußkanälen bringen wird, die allgemeine Besserung der Lage des Gebietes um Frankfurt herum, auf die man bei Frankfurt als einer größeren Stadt gerade wegen der Nähe Berlins hoffen darf, sind so gewichtige Gründe, daß sie Anlaß zu einer ernsten Prüfung der Frage bei den maßgebenden Stellen bieten und in weiterer Folge zur Erbauung des Kanals führen sollte.

Der Kompromiß in der Oberrhein-Frage im rechtlichen Lichte der Barcelonaer Verkehrsakte

Man hat in Deutschland bisher auffällig wenig gehört und gesprochen von der sehr bedeutsamen „Conférence générale des communications et du transit", die im Frühjahr 1921 auf Veranlassung des Genfer Völkerbundes in Barcelona tagte und auf der 43 Kulturstaaten vertreten waren, darunter auch solche, die, wie Deutschland, bisher keine Veranlassung hatten, dem Völkerbund selbst beizutreten. Die Verkehrs-Konferenz von Barcelona, die vom Völkerbundsrat auf einer Sitzung in Rom am 19. Mai 1920 grundsätzlich beschlossen und deren Tagesordnung durch einen eigens ernannten Ausschuß am 11. Juni 1920 entworfen worden war, hat sich von dem Odium ungerechter Parteilichkeit, mit dem der stark vom Ententegeist infizierte Genfer Völkerbund unabwischbar belastet ist (vgl. Saargebiet, Oberschlesien, Kolonialmandate!), erfreulicherweise durchaus freigehalten und entschieden wertvolle, sachliche Arbeit geleistet. Das Schlußprotokoll vom 20. April 1921 kann, gerecht angewandt, den Kulturstand der gesamten Menschheit in wichtigen internationalen Fragen des Land- und Wasserverkehrs machtvoll fördern. Daß die Schlußakte trotzdem noch allerhand schwerwiegende Schönheitsfehler aufweist und zumal in der hochwichtigen Frage der internationalisierten Binnenwasserstraße einen praktisch ganz wertlosen Verlegenheits-Kompromiß übelster Art gezeitigt hat, wurde an dieser Stelle ja schon in der Nummer 9 vom 1. Mai 1922 in dem Aufsatz „Flumen liberum" dargelegt und näher begründet.

Warum seinerzeit unsere meisten großen deutschen Tageszeitungen und auch ein bedeutender Teil der Fachpresse des Verkehrswesens im allgemeinen so wenig Notiz von den Barcelonaer Beschlüssen genommen haben, ist schwer zu sagen. Der Hauptgrund dürfte wohl die Haltung der Regierung gewesen sein, die kaum irgendwie für eine Information der Öffentlichkeit und eine frühzeitige Bekanntgabe der wichtigsten Abmachungen von Barcelona gesorgt hat. Ein Widerstand der deutschen Öffentlichkeit gegen die Ratifizierung des Vertrages (die bisher noch nicht erfolgt ist) war freilich kaum zu erwarten, denn die Einzelheiten des Abkommens sind im großen und ganzen — bis auf die durch ältere Friedens-Verträge verschuldeten Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten — auch für deutsche Belange durchaus erfreulich und annehmbar. Warum man also das angeblich mündig gewordene und seine Geschicke selbst bestimmende Volk über hochwichtige vertragliche Neuerungen nur unvollkommen und tropfenweise informiert hat, warum man in Barcelona und noch ausgeprägter in Straßburg, bei den Tagungen der Rheinkommission, zur übelsten Geheimdiplomatie zurückgekehrt ist, von der wir durch die Revolution angeblich befreit worden sind, wissen die Götter . . . .

Noch sind die Abmachungen von Barcelona nicht rechtskräftig. Wie der Gesandte und bevollmächtigte Minister S e e l i g e r, einer der deutschen Unterhändler in Barcelona, am 5. April d. J. in Duisburg auf der Tagung des Vereins der Rheinschiffahrtsinteressenten mitteilte, ist ihre Ratifizierung bisher nur durch die Regierung von — — Albanien erfolgt. Doch ist dies wohl nur eine Formfrage: die Ratifizierung durch Deutschland und die meisten andern Kulturländer dürfte in allernächster Zeit folgen, so daß man mit dem Traktat von Barcelona schon heute als mit einer zwischenstaatlich rechtsgültigen Tatsache rechnen kann.

Hieraus werden sich nun aber allerhand weittragende Folgen ergeben, die vor allem auch für die seit Jahren so eifrig erörterte Oberrhein-Schiffahrtsfrage in Betracht kommen und für die verschiedensten mit ihr zusammenhängenden Probleme. Schon im obenerwähnten Aufsatz „Flumen liberum" wurde darauf hingewiesen, daß durch die Barcelonaer Vereinbarungen notwendig der wunderliche Artikel 359 des Versailler Unfriedens annulliert werden müsse, der uns Deutschen alle Stromverbesserungen im Rhein gegenüber dem elsässischen Ufer verbietet, während der Artikel 9 der Anlage III der Barcelonaer Akte die Uferstaaten zu intensiver Stromfürsorge in allen schiffbaren Flüssen verpflichtet. Dieser Widerspruch ist allerdings jetzt gegenstandslos geworden, da die letzte Tagung der Straßburger Zentralkommission für die Rheinschiffahrt im Mai u. a. auch die Vollregulierung des Oberrheins von Straßburg bis unterhalb der Isteiner Barre in gemeinsamer Arbeit Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz verfügt hat. Es bleiben aber noch genug andere Differenzen zwischen der Barcelonaer Akte einerseits, dem Versailler Frieden und den Straßburger Kommissionsbeschlüssen andererseits übrig, daß es wohl geboten erscheint, in diese reichlich verwickelten Rechtsverhältnisse einmal hineinzuleuchten.

Glücklicherweise wird die Entwirrung der verschlungenen Fäden der völkerrechtlichen Bestimmungen dadurch ganz gewaltig erleichtert, daß von vornherein die Barcelonaer Abmachungen grundsätzlich als die autoritativeren und entscheidenden in allen Konfliktsfällen anerkannt worden sind. Es ist wenig bekannt, daß die oberste Instanz in der heißumstrittenen Oberrheinfrage, wie in allen anderen strittigen Binnenschiffahrtsangelegenheiten, letzten Endes der Genfer Völkerbund und seine Organe sind, denen auch die Verkehrskonferenz von Barcelona zuzuzählen ist. Sowohl der Versailler Vertrag wie die Straßburger Zentralkommission, die ja in ihrer heutigen Zusammensetzung ein Versailler Sprößling ist, haben sich grundsätzlich ein für alle Male den Weisungen der Völkerbundsgemeinschaft, im vorliegenden Fall also den Barcelonaer Abmachungen unterzuordnen, und ihre Beschlüsse sind, wenn sie zu den letzteren in Widerspruch stehen, eo ipso null und nichtig. Diese unzweifelhaft hochbedeutsame Tatsache dürfte in der Oberrheinfrage aller Voraussicht nach noch akut werden; es wird daher angebracht sein, den recht wenig bekannten Sachverhalt dokumentarisch genauer festzulegen.

Im Versailler Dokument ist an zwei Stellen die Rede von der Befugnis des Völkerbundes, sich um Angelegenheiten der Binnenschiffahrt zu kümmern, und (indirekt) von den Vollmachten der Verkehrskonferenz von Barcelona. Nachdem nämlich in den Artikeln 332—337 eine provisorische Ordnung für die internationalisierten deutschen Stromstrecken aufgestellt worden ist, lautet Artikel 338:

„Die in den Artikeln 332 bis 337 festgesetzte Ordnung wird durch diejenige ersetzt, welche festgelegt wird in einem durch die alliierten und assoziierten Mächte zu treffenden und durch den Völkerbund zu genehmigenden allgemeinen Abkommen über die schiffbaren Wasserstraßen, deren internationalen Charakter dieses Abkommen anerkennt."

Wichtiger noch ist der Artikel 354, der speziell für den Rhein anordnet: „Im Falle einer Nichtübereinstimmung der Rheinschiffahrtsakte „mit den Bestimmungen des im Artikel 338 er-

wähnten allgemeinen Abkommens, das sich auf den Rhein beziehen wird, gehen die Bestimmungen des allgemeinen Abkommens vor". — Damit ist eine grundsätzliche Anerkennung ausgesprochen worden, die man sich dauernd wird merken müssen und die sich in aller Kürze auf die Formel bringen läßt: Völkerbunds-Recht geht vor Kommissions-Recht.

Vergegenwärtigt man sich diesen Tatbestand, so müssen die jüngst von der Straßburger Zentralkommission für die Rheinschiffahrt gefaßten Beschlüsse hinsichtlich der Stromstrecke Straßburg—Basel in einem ganz eigenen Lichte erscheinen und, näher betrachtet, in ihrer Rechtsgültigkeit als höchst fragwürdig angesehen werden. Auch in diesem Falle hat die deutsche Regierung einer offenen Bekanntgabe des Geschehenen die allergeheimste Geheimdiplomatie vorgezogen und jegliche Information der Öffentlichkeit unterlassen, was in diesem Zusammenhang um so unbegreiflicher anmutet, als gerade vor dem ersten Zusammentritt der Straßburger Kommission im Juni 1920 verheißen wurde, hier werde man endlich einmal mit dem überlebten Prinzip der Tagungen hinter verschlossenen Türen brechen. Tatsächlich ist dann in allen vier bisher stattgehabten Kommissionssitzungen eine Geheimniskrämerei betrieben worden, die so ziemlich alles hinter sich ließ, was man früher auf diesem Gebiete gewohnt war, und nur aus ausländischen Mitteilungen vermochte sich der Durchschnittsdeutsche ein Bild davon zu machen, was eigentlich vorgegangen war. Auch über die vorläufig entscheidende letzte Sitzung der Zentralkommission sind wir bislang lediglich durch eine französische Havas-Meldung vom 11. Mai, unvollkommen genug, unterrichtet worden, und dabei ging es doch um nichts mehr oder weniger als die Zukunft der Rheinschiffahrt oberhalb von Straßburg!

Die von der Straßburger Kommission angenommene Lösung der Streitfrage: Vollregulierung des Oberrheins oder Rhein-Seitenkanal? wird nur von sehr kuhhandelsfreudigen Diplomaten und Politikern als glücklich angesehen werden. Man hat nichts Halbes und nichts Ganzes geschaffen, eine Schiffahrtsstraße, die keine ordentliche Schiffahrtsstraße, und einen Kraftkanal, der nur der Torso eines Kraftkanals ist. Die schweizerische Forderung auf den unverbauten Großschiffahrtsweg im offenen Strom ist gegen Frankreichs Wunsch im Prinzip zugestanden worden, aber nur bis unterhalb der Isteiner Felsbarre, also auf nichtschweizerischem Gebiet, während zwischen Istein und Hüningen der Rhein selbst zu einem besseren Bach gemacht und fast seine gesamte Wassermasse in einen künstlichen Seitenkanal abgeleitet werden soll, der mit einem Kraftwerk und einer durchaus unzureichenden Schleuse ausgestattet sein, dazu mit Abgaben belastet sein und als französische Wasserstraße französischer Verwaltung unterstehen wird, wenn auch unter Kontrolle der internationalen Rheinkommission. Hiermit hat Straßburg umgekehrt eine Verbeugung vor der französischen Rheinpolitik gemacht und die Schweiz empfindlich vor den Kopf gestoßen. Daß der schweizerische Bundesrat, wie es heißt, der Lösung zugestimmt hat, macht die Sache nicht besser, sondern schlimmer, denn noch am 29. März dieses Jahres hat der von der öffentlichen Meinung gedrängte Bundesrat feierlich in offizieller Erklärung verkündet, er werde die schweizerischen Lebensinteressen nicht preisgeben und keinem Kompromiß zustimmen, das den „freien Rhein" von Basel bis zum Meer irgendwie antasten werde — und nun ist er doch umgefallen und hat, unter glattem Wortbruch, vor dem französischen Drängen kapituliert, wobei der seltsame Umstand mitgewirkt haben mag, daß als schweizerische Mitglieder in der Zentralkommission lediglich zwei Juristen tätig waren, die von wirtschaftlichen und schiffahrtstechnischen Dingen keine Ahnung hatten, ja, von denen der eine (der soeben erst Hals über Kopf zum Vertreter ernannt worden war), als reiner Eisenbahn(!)-Fachmann zum ersten Male in seinem Leben mit Schiffahrtsfragen zu tun hatte!! In der deutschen Schweiz empfindet man daher den Straßburger Mai-Schiedsspruch mit Recht als einen „Zusammenbruch der schweizerischen Aktionsfreiheit im Weltverkehr, eine Niederlage, deren verhängnisvolle Rückwirkungen heute nur wenige in ihrer ganzen Schwere erfassen" („Die Rheinquellen", XVII., S. 1). Auch für Deutschland ist der Straßburger Kompromiß in mehr als einer Hinsicht sehr bedenklich, ebenso für Holland, Belgien, England, kurz, für alle Länder, denen an einer guten Schiffahrtsstraße bis Basel hinauf liegen muß, wenn auch kein anderer Staat auch nur annähernd ebenso schwer, wie die Schweiz, durch die vorgeschlagene Lösung geschädigt wird.

Glücklicherweise scheint das angerichtete Unheil noch nicht irreparabel zu sein. Soll es bei dem Kembser Kraftkanal sein Bewenden habe, so ist freilich eine für die größten ortsüblichen Schleppzüge ausreichende Schleusenlänge und eine bedingungslose Internationalisierung der im Elsaß verlaufenden Wasserstraße die Mindestforderung, die gestellt werden muß, denn eine französische Kanalverwaltung würde, ungeachtet der schwerfälligen Kontrolle durch die Straßburger Zentralkommission, aller Voraussicht nach die grundsätzliche Schikanierung jeglicher Schiffahrt bedeuten, da diese an der genannten Stelle den Franzosen ein Dorn im Auge ist und da eine irgendwie nennenswerte französische Schiffahrt auf dieser Rheinstrecke nicht in Betracht kommt.

Außerdem ist es aber anscheinend noch durchaus zweifelhaft, ob der in Straßburg gefaßte Beschluß überhaupt durchgeführt werden kann und darf. Wenn nämlich auch nur ein einziger der in der Zentralkommission vertretenen Staaten (es braucht nicht einmal ein Uferstaat, wie die Schweiz, zu sein) gegen den in Straßburg gefaßten Majoritätsbeschluß Einspruch beim Völkerbund erhebt und der Beschluß somit auf seine völkerrechtliche Zulässigkeit geprüft werden muß, sind die Aussichten, daß er annulliert werden muß, recht groß. Daß die Mannheimer Akte von 1868 durch ihn verletzt wird, hat noch nicht viel zu besagen, denn alle Unterzeichner dieser Akte sind in Straßburg vertreten und sind somit jederzeit befugt, sie abzuändern. Aber andere gültige internationale Verträge, die von der Autorität einer sehr großen Zahl von Staaten getragen werden, auch solcher, die in Straßburg nicht vertreten sind, werden durch den Straßburger Spruch verletzt, so insbesondere der berühmte Artikel 109 der Wiener Kongreßakte, der die „Freiheit des Rheins" sicherstellte und bis heute in Kraft ist, ferner der Artikel 358 des Versailler Friedens, wonach eine Wasserabzapfung im elsässischen Rhein ausdrücklich nur unter der Bedingung gestattet wird, daß diese Arbeiten „weder die Schiffbarkeit schädigen noch die Leichtigkeit der Schiffahrt mindern, sei es im Rheinbett, sei es in den Abzweigungen, die etwa an dessen Stelle treten werden", und — last not least — die neuen Bestimmungen der eben erst mühsam und sorgfältig zusammengestellten Barcelonaer Akte, die in vielen Punkten für alle Ewigkeit gültiges internationales Recht schaffen wollten und nun schon jetzt, ein Jahr später, unmöglich durch eine Ausnahme für den Oberrhein durchbrochen werden können.

Da der Versailler Frieden ausdrücklich im Artikel 354 anerkannt hat, daß die vom Völkerbund, d. h. aber auch von der Barcelonaer Konferenz, künftig festzulegenden Bestimmungen für die Binnenschiffahrt auch für den Rhein gelten und alle etwa entgegenstehenden Vereinbarungen ungültig machen sollten, scheint es unbedingt wünschenswert, die wesentlichsten Artikel der Barcelona-Akte einmal ins Auge zu fassen und unter diesem Gesichtswinkel die eben in Straßburg gefaßten Beschlüsse auf ihre rechtliche Zulässigkeit zu prüfen.

In Betracht kommen für die Beurteilung der Frage mehrere Artikel des „Annexe III" der Barcelona-Akte, der von der internationalen Verwaltung schiffbarer Wasserwege handelt.*) Von besonderer Wichtigkeit für die Beurteilung der Straßburger Vereinbarung ist gleich der Artikel 1 des „Annexe", worin es u. a. heißt:

„Pour l'application de la présente Convention, seront considérées comme „voies d'eau internationales":

1. Toutes parties naturellement accessibles depuis la mer d'une voie d'eau qui dans son cours naturellement accessible depuis la mer sépare on traverse différents Etats ainsi que toutes parties d'une autre voie d'eau naturellement accessibles depuis la mer et reliant à la mer une voie d'eau rentrant dans la définition ci-dessus . . . . . Il est entendu . . . que les canaux latéraux établis en vue de suppléer aux imperfections d'une voie d'eau sont assimilés à cette dernière."

Hiernach kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, daß der elsässische Rhein-Seitenkanal vom Völkerbund zum voll internationalisierten Wasserweg erklärt werden müßte, wenn irgendein an der Rheinschiffahrt interessierter Staat sich an ihn mit einer Beschwerde wendet wegen der Straßburger Absicht, den Kanal zum französischen Gewässer unter Kontrolle der Zentralkommission zu erklären. — Die Zulässigkeit, überhaupt den Kembser Kanal zu bauen, dem internationalisierten Rhein 815 cbm Wasser in der Sekunde zu entziehen und die schon vorhandene freie Schiffahrt auf einen engen, unzulänglichen, mit Abgaben belasteten Schleusenkanal zu verweisen, wird aber des weiteren in Frage gestellt durch den Artikel 9, in dem sich folgende bemerkenswerten Bestimmungen finden:

„Tout Etat riverain de cette voie est tenu de s'abstenir de toutes mesures susceptibles de porter atteinte à la facilité de la navigation, ainsi que de prendre toutes dispositions utiles pour écarter les obstacles et dangers pour la navigation, et d'exécuter tous traveaux nécessaires d'entretien de la voie d'eau . . . Les dispositions du présent article ne pourront être invoquées en aucun cas contre un Etat riverains qui justificerait agir ou avoir agi avec le consentiment unanime de tous les Etats riverains de la voie d'eau internationale ou représentés à la Commission Internationale de ladite voie d'eau s'il existe une telle Commission."

Dieser Artikel erscheint wegen des Ausdrucks „unanime" ungewöhnlich bedeutsam. Es bedarf der einmütigen Zustimmung aller Uferstaaten einer internationalisierten Wasserstraße, bevor irgendwelche Arbeiten ausgeführt werden dürfen, die die Schiffbarkeit zu beeinträchtigen geeignet sind. Legt also die niederländische oder schweizerische Regierung ein Veto gegen die Durchführung des Straßburger Beschlusses ein oder wird durch ein Parlament dieser Staaten die Ratifizierung verweigert, so wird der Straßburger Schiedsspruch, selbst wenn ihm wider Erwarten alle 20 Kommissionsmitglieder zugestimmt haben soll-

*) Gedrucktes Protokoll, S. 122 ff.

ten (über das Stimmenverhältnis bei der Abstimmung ist bedauerlicherweise bisher nichts mitgeteilt worden), gemäß obigem Artikel 9 eo ipso hinfällig, auch ohne Anrufung des Völkerbund-Gerichts. Jeder Uferstaat hat also ein absolutes und ohne weiteres verbindliches Vetorecht! Ich sehe nicht, wie eine andere Rechtsauslegung des Artikels 9 möglich sein soll. — —

Kommt es jedoch zu irgendwelchen rechtlichen Differenzen zwischen einzelnen Staaten, so ist durch Artikel 19 des „Annexe III" der Weg des weiteren Vorgehens gewiesen:

„A defaut d'entente directe entre les Parties, tous différends relatifs à l'interprétation et à l'application des articles de la présente Convention seront portés tout d'abord devant la Commission Internationale visée à l'article 11, s'il en existe une pour la voie d'eau considérée. S'il n'existe pas de telle Commission Internationale, comme dans les cas où les conclusions de cette Commission ne seraient pas acceptées par l'un des Etats, tout Etat intéressé pourra saisir le Comité Permanent des Communications et du Transit et pourra éventuellement faire appel, dans les délais fixés, à la cour Permanente de Justice Internationale . . . ."

Damit ist in der Tat die oberste Entscheidung in der Frage des Oberrheins, wenn sich auch nur an einer Stelle Widerspruch gegen die jüngste Straßburger Vereinbarung regt, in die Hand des Genfer Völkerbunds bzw. seiner Organe gelegt. Für seine Rechtfindung aber werden ganz selbstverständlich die Beschlüsse der unter seinen Auspizien stattgehabten Barcelonaer Konferenz das oberste geschriebene Gesetz in allen Streitfragen sein. Somit haben letzten Endes die Uferstaaten Holland und die Schweiz (Deutschlands freier Wille ist durch den Versailler Artikel 354 gelähmt, der ihm von vornherein eine Zustimmung zu jedem künftigen Schiffahrtsbeschluß der Straßburger Kommission abpreßte) auch heute, nach dem unglücklichen Kompromiß von Straßburg, noch vollkommene Bewegungsfreiheit, ob sie durch widerspruchslose Ratifizierung die Verwirklichung des Kompromisses ermöglichen oder durch ein Veto eine Nachprüfung der Rechtsgültigkeit des Beschlusses durch den Völkerbund und damit aller Wahrscheinlichkeit nach eine Kassation der getroffenen, wirtschaftlich unzweckmäßigen Regelung von Straßburg erzwingen wollen.

Die ersten Bauarbeiten an der Groß-Schiffahrts- und Kraftstraße Rhein-Main-Donau

Stand und Fortgang. Das gigantische Werk der Großschiffahrtsstraße Rhein — Main — Donau, das auf der einen Seite bei der Bedeutung des Rheins und der Donau als Handels- und Verkehrsstraße einem geregelten, gewaltigen Schiffsverkehr dient, andererseits der großen Stromnachfrage der Industrie Bayerns und seiner Nachbarländer in ausnehmend hohem Maße gerecht zu werden verspricht, wurde nun in Angriff genommen. Die Rhein—Main—Donau Aktiengesellschaft hat bereits mit den ersten Bauarbeiten gerade in den Strecken begonnen, die besonders schnell und wirtschaftlich ausgebaut werden können und daher eine außerordentlich günstige Basis für einen raschen Fortgang der weiteren großen Bauarbeiten zur Durchführung der Großschiffahrts- und Großkraftstraße bilden.

Bekanntlich fanden sich schon in alter Zeit die Haupthindernisse für die Entwicklung der Donauschiffahrtsstraße an denjenigen Stellen, wo die Donau mächtige Gebirgszüge durchbricht. In Bayern sind diese vor allem die Felsstrecken des bayerischen Kachlets. Besondere Schwierigkeiten fand der Schiffahrtsverkehr der Donau hauptsächlich in jenen Teilstrecken der oberen Donau, wo der Unterschied in der Wasserführung bei Nieder- und Mittelwasser ein besonders großer ist und daher bei eintretenden Kleinwasserständen die notwendigen Fahrwassertiefen im Hauptstrombett sich nur selten in natürlicher Entwicklung von selbst einstellen. Kam es auch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an der oberen Donau zu systematischen Regulierungsarbeiten größeren Umfangs, die in der sogenannten Kachletstrecke unterhalb Hofkirchen bis Passau durch Sprengungen und Einengungsbauten eine Wassertiefe von 1,40 m unter Niederwasser anstrebten und in einer Breite von 42 m auch erreichten, so ist es doch zur Sicherung entsprechender Fahrwasserverhältnisse für den Verkehr von 1200 Tonnenschiffen notwendig, über das bisher Erreichte bedeutend hinauszugehen.

Dieses Regulierungsziel soll in der Strecke von Regensburg abwärts bis Hofkirchen durch Niederwasserregulierung und in der Kachletstrecke durch Kanalisierung erreicht werden. Zunächst wurde nun der in erster Linie notwendige Einbau eines Stauwerkes in Angriff genommen, da auf andere Weise die Schwierigkeiten der 30 km langen Felsenstrecke nicht überwunden werden können. Die Kachletstufe wird mit Rücksicht auf die besondere Lage und aus Betriebsrücksichten aus einer Doppelkammerschleuse von 240 m Länge, einem Doppelschützenwehr mit sechs Öffnungen à 25 m lichte Weite (der größten bisher zur Ausführung gekommenen Lichtweite) und der Kraftanlage mit zehn Turbinen bestehen, die insgesamt im Mittel 42000 PS Jahresleistung erzielen. Zur Durchführung dieser Bauarbeiten werden drei große Baulose vergeben; daneben bilden sechs Lose die Eisenkonstruktionen, Turbinen und die elektrischen Einrichtungen. Das erste Los ist bereits zur Ausschreibung gelangt; es umfaßt die Doppelschiffahrtsschleuse mit Ober- und Unterkanal, Staudämme links der Donau und Nebenanlagen. Die weiteren Lose werden in rascher Folge zur Vergebung kommen. Der Bauentwurf wurde bereits am 10. Mai zur Durchführung des wasserpolizeilichen Verfahrens beim Bezirksamt Passau eingereicht.

Die Vorteile, welche mit der Durchführung dieses mächtigen Bauwerkes für die Schiffahrt und bayerische Industrie erzielt werden, lassen es besonders begrüßenswert erscheinen, daß mit der Betriebseröffnung dieses Werkes bei gutem Ineinandergreifen der einzelnen Arbeiten und bei Vermeidung von Störungen schon in wenigen Jahren zu rechnen ist. Sollte dieses Großkraftwerk neben der Versorgung der Umgebung mit Licht- und Kraftstrom auch für die chemische Industrie oder für die Herstellung von Elektrostahl arbeiten, so würden neben den Elektrizitäts- und Baufirmen, der Eisenindustrie, der Zementfabrikation, der Holzverarbeitungs- und Steinindustrie, — denen durch die großen Bauaufwendungen der Gesellschaft willkommene neue Anregung gegeben wird, — auch diese beiden Industrien in ihrer Entwicklung günstig beeinflußt werden.

Ähnliche Gesichtspunkte lassen auch den Ausbau der Main-Kraftwerke besonders vordringlich erscheinen. Insbesondere drängt der Energiehunger des verkehrsreichen Industriegebietes Nordbayerns zu einer raschen Inangriffnahme der projektierten Main-Kraftwerke. Die Rhein—Main—Donau Aktiengesellschaft hat denn auch hier bereits mit dem Bau der Staustufen Viereth bei Bamberg, Erlabrunn bei Würzburg und Obernau bei Aschaffenburg begonnen bezw. die Inangriffnahme schon für die nächsten Wochen in die Wege geleitet.

Die genannten drei Staustufen werden aus je einer dreihundert Meter langen Schleppzugkammerschleuse, je einem Wehr mit 2 bzw. 3 bzw. 4 Öffnungen von je 30 m lichter Weite, einem Verschluß mit versenkbaren Walzen und aus der Kraftanlage bestehen. Die Kraftanlage Viereth, an der die Erdarbeiten bereits eingesetzt haben, wird vorläufig 3 Turbinen mit einer mittleren Leistung von 3000 PS, Erlabrunn 3 Turbinen mit 1700 PS mittlerer Leistung, und Obernau 5 Turbinen mit insgesamt 3500 PS mittlerer Leistung umfassen. Ein Teil der Bauarbeiten (Kammerschleuse nebst Ober- und Unterwasserkanal) ist bei Erlabrunn und Viereth bereits zur Ausschreibung gelangt. Bei Obernau wird das in allernächster Zeit geschehen. Die Bauentwürfe zur Durchführung des wasserpolizeilichen Verfahrens wurden für Erlabrunn am 15. Mai und für Obernau am 27. April bei den zuständigen Bezirksämtern eingereicht.

Auch die Fertigstellung dieser drei Kraftstufen ist unter der tatkräftig geführten Bauoberleitung der Rhein—Main—Donau Aktiengesellschaft schon in den nächsten Jahren zu erwarten.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Aus dem Speditionsrecht.

Von Rechtsanwalt Dr. Werneburg, Berlin-Schöneberg.

Nach der Bestimmung des § 408 des H. G. B. hat der Spediteur die Versendung, die Wahl der Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes auszuführen, hierbei das Interesse des Versenders wahrzunehmen und dessen Weisungen zu befolgen. Aus dieser Bestimmung folgt die Schadensersatzpflicht des Spediteurs seinem Auftraggeber dem Versender gegenüber alle diesem entstandene Schäden, die durch eine Verletzung dieser dem Spediteur obliegenden gesetzlichen Sorgfaltspflicht verursacht werden.

Da der Spediteur regelmäßig die Güterversendung nicht selbst (Ausnahme hiervon bei seinem Selbsteintritt in den Frachtvertrag), sondern durch Bestellung eines Frachtführers ausführt (insbesondere durch die Eisenbahn), so besteht diese Sorgfaltspflicht zunächst hinsichtlich der Wahl eines geeigneten Frachtführers. Hierbei hat der Spediteur auch die persönlichen Eigenschaften der von ihm gewählten Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure zu prüfen, er darf also nur als zuverlässig bekannte Personen wählen. Für das Verschulden eines von ihm so in zuverlässiger Weise ausgewählten Frachtführers haftet der Spediteur jedoch nicht und ist in der Regel auch nicht verpflichtet, diesem Weisungen zu erteilen; insbesondere braucht der Spediteur einem etwaigen Zwischenspediteur nicht den Transportweg vorzuschreiben.

Die Sorgfaltspflicht des Spediteures bezieht sich ferner auf die Ausstellung der richtigen Transporturkunden und deren richtige Ausfüllung. So haftet der Spediteur z. B. für den Schaden, der dadurch entsteht, daß er ein Duplikat des Empfängsscheines einem nicht Berechtigten ausgehändigt hat, gleichgültig, wo sich zur Zeit der Sorgfaltsvernachlässigung die Transportgüter befunden haben und wann infolgedessen der Schaden eingetreten ist. Pflicht des Spediteurs ist es ferner, die Konnossemente über die von ihm versandten Güter so zeitig nach dem Bestimmungsort zu befördern, daß sie bei Ankunft der Güter sich in den Händen der Empfänger befinden können; ist der Spediteur hierzu nicht imstande, so hat er nach Lage des Falles den Empfänger telegraphisch von der Sachlage in Kenntnis zu setzen (R. G. Bd. 13, S. 65). Der Spediteur macht sich ferner schadensersatzpflichtig, wenn er nicht für die Aufnahme der Merkzeichen in das Konnossement sorgt, da in Fällen dieser Art eine Vermutung dafür spricht, daß eine etwaige Verwechslung der empfangsberechtigten Person durch das Fehlen dieser Merkzeichen herbeigeführt worden ist; der Spediteur kann jedoch hier den Gegenbeweis dahin führen, daß die eigentliche Ursache des entstandenen Schadens eine andere gewesen ist.

Die Sorgfaltspflicht des Spediteurs bezieht sich weiterhin auf die Behandlung der ihm zum Transport bzw. zur einstweiligen Aufbewahrung übergebenen Transportgüter, wie das insbesondere von dem Reichsgericht in seiner Entscheidung vom 31. März 1921 hervorgehoben wird. Das Reichsgericht vertritt den Standpunkt, daß der Spediteur, der Güter anrollen läßt, verpflichtet ist, dem Rollkutscher eine Begleitperson beizugeben, der während der Abwesenheit des Rollkutschers über die Wagengüter zu wachen hat; diese Sorgfaltspflicht des Spediteurs besteht nicht nur dem Auftraggeber, dem Versender oder Einlagerer, sondern jedem Eigentümer von Sachen, die er zur Verwahrung bzw. zum Transport erhalten hat, gegenüber. „Für eine solche Unterlassung (nämlich die Unterlassung der Beigabe einer Begleitperson des Rollkutschers)", so wird hierzu in der letzteren Reichsgerichtsentscheidung nämlich ausgeführt, „kann der Spediteur nur dann verantwortlich gemacht werden, wenn er nicht nur gegenüber seinem Auftraggeber, sondern jedem Eigentümer von Sachen, die er verwahrt, eine Verpflichtung hat, sie vor Gefahren zu schützen und vor Diebstahl und Beschädigung zu bewahren; wenn also eine Sorgfaltspflicht hinsichtlich der Verwahrung und Überwachung fremder von ihm beförderter Güter gegenüber dem Eigentümer auch dann besteht, wenn dieser nicht Auftraggeber ist. Eine solche allgemeine Pflicht entspricht aber der Rechtsanschauung und dem Bedürfnis der Eigentümer, die vielfach nicht mit dem Absender oder Einlagerer identisch sind und die daher in keiner geschäftlichen Beziehung zum Lagerhalter, Spediteur und Frachtführer stehen; sie können in diesem Falle ihr Eigentum nicht selbst schützen. Sie müssen sich darauf verlassen können, daß der Gewerbetreibende, in dessen Hände ihr Eigentum gelangt, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt zur Verwahrung und Erhaltung des fremden Gutes anwendet. Die Verpflichtung zur sorgfältigen Behandlung trifft somit den Spediteur auch dann, wenn ihm die Lagerung oder Beförderung nicht vom Eigentümer übertragen oder wenn ihm schon vor Vertragsschluß ein Gut übergeben wird, oder wenn infolge einer Verwechslung ein fremdes Gut in seine Hände gelangt, er hat diese Verpflichtung auch gegenüber den fremden Gütern."

Handelt es sich um Güter leicht verderblicher Art, insbesondere Lebensmittel, die der Fäulnis ausgesetzt sind, so hat der Spediteur gemäß der ihm obliegenden Sorgfaltspflicht die Güter dieser Art schnellmöglichst zu verfrachten und haftet dem Versender für Schäden, die aus einer Verletzung dieser Verpflichtung entstehen. So hatte nach dem der Entscheidung des O. L. G. Augsburg vom 13. November 1917 zugrunde liegenden Sachverhalte der Spediteur 20 Rollen Käse von K. nach L. zu versenden und benutzte hierzu eine Sammelladung von K. nach U. Von U. nach L. war die Ware als Frachtgutstück weiter versendet worden. Der Käse kam daselbst in schlechtem Zustande an. Das Gericht bejahte hier die Schadensersatzpflicht des Spediteurs mit folgender Begründung: „Der Spediteur hat die Beförderung des Gutes mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu besorgen. Dabei muß er sich nach den Weisungen des Versenders richten, im übrigen aber nach jeder Richtung dessen Interessen wahren, deshalb auch mangels besonderer Vereinbarung sachentsprechend die Art der Verfrachtung bestimmen. Entsteht ein Schaden, so hat er die Anwendung der Sorgfalt zu beweisen. Diesen Beweis hat der Beklagte (der Spediteur) nicht erbracht. Vor der Versendung wurde ausdrücklich besprochen, daß der Käse pressant sei und nirgends einen Aufenthalt erleiden dürfe. Beklagter verwies auf seinen Eilwagen ab U. Es war sohin bei dem Vertragsschluß die Rede davon, daß der Käse von U. als Eilgut weitergehen müsse. Der Beklagte konnte darüber nicht im unklaren sein, daß der Kläger bestimmt damit rechnete, der Käse werde von U. weg als Eilgut nach L. weiter geschickt werden. Diese Beförderungsart war auch durch die Verhältnisse geboten. Trug Beklagter mangels ausdrücklicher Weisung des Klägers im Hinblick auf die höheren Kosten Bedenken, die Ware als Eilgut verfrachten zu lassen, so hätte er nach Lage des Falles sich mit dem Kläger hierüber benehmen und ihm Gelegenheit geben müssen, sich bestimmt und endgültig hierüber auszusprechen."

Diesen Ausführungen des Oberlandesgerichtsurteiles ist m. E. grundsätzlich beizustimmen. Allerdings ist es Pflicht des Versenders, dem Spediteur bei Erteilung des Speditionsauftrages die Art und Beschaffenheit der Frachtgüter als leicht verderblich mitzuteilen, falls das nicht bereits durch entsprechende Aufschrift auf der Emballage kenntlich gemacht worden ist. In Zweifelsfällen hat der Spediteur im übrigen die Weisungen des Versenders darüber einzuholen, ob das Gut als Eilgut oder nur als gewöhnliches Frachtgut zum Versand gebracht werden soll.

Der Spediteur hat die Beobachtung der gekennzeichneten Sorgfaltspflicht im Streitfalle zu beweisen; gelingt ihm dieser Beweis, so entfällt damit auch seine Schadensersatzpflicht, da dann eben die Ursache des Schadens tatsächlich eine anders geartete ist, als die Nichtbeobachtung jener Sorgfaltspflicht. Behauptet im übrigen der Eigentümer der Ware eine bestimmte Entstehungsursache des Schadens, so kann dem Spediteur eine anderweitige Aufklärung der Schadensursache nicht angesonnen werden, und es genügt, daß er in der von dem Eigentümer behaupteten Richtung sein Nichtverschulden nachweist.

Für die Ausführung des Speditionsauftrages haftet der Spediteur seinem Auftraggeber für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes. In der Praxis gingen nun die Spediteure bzw. Spediteurvereinigungen dazu über, diese ihre gesetzliche Haftung auf einen Mindestsatz zu beschränken. Im Gegensatz zu dem Oberlandesgericht Frankfurt a. M. (Entsch. vom 21. 11. 1919), das in diesem Urteil eine derartige Haftungsbeschränkung seitens der Spediteure als gegen die guten Sitten verstoßend und daher rechtsunwirksam bezeichnet hat, vertritt das Reichsgericht in seiner Entscheidung vom 5. Mai 1920 den Standpunkt, daß derartige Haftungsbeschränkungsklauseln seitens der Spediteure gültig sind, sofern nicht ein eigenes Verschulden des Geschäftsinhabers bzw. seiner Angestellten vorliegt; auch eine Ausschließung der Haftung seitens des Spediteurs für Vorsatz seiner Angestellten ist jedoch ebenfalls zulässig (RGE. vom 16. 10. 1920). Bezüglich des eigenen Verschuldens des Spediteurs bzw. des Geschäftsinhabers vertritt im übrigen das Reichsgericht einen dem Spediteur ungünstigen Standpunkt, indem es hierzu in seinem Urteil vom 15. Februar 1920, worin es den Spediteur für den gesamten Schaden für ersatzpflichtig erklärt, u. a. folgendes ausführt: „Da die Güter immerhin einen erheblichen Wert darstellen, hatte der Spediteur für eine genügende Beaufsichtigung des Wagens zu sorgen. Er mußte sich sagen, daß ein völlig unbeaufsichtigt auf einer jedermann zugänglichen Straße stehen gelassener Möbelwagen für mit Feuer spielende Kinder eine große Anziehungskraft besitzt und daß, abgesehen von Diebstahl, dem ein solcher Wagen in erster Linie ausgesetzt war, es keineswegs außerhalb der Voraussehbarkeit lag, daß sonstiger Unfug (Inbrandsetzung) an dem Wagen und seinem Inhalt verübt werden konnte." Bezüglich dieser Obhutspflicht des Spediteurs ist ferner bemerkenswert die Entscheidung des Reichsgerichts vom 23. März 1921, in der hierzu folgendes ausgeführt wird: „Obgleich der Beklagte wissen mußte, daß der Kutscher im natürlichen Verlaufe seiner Verrichtung gezwungen sei, den Wagen für kürzere oder längere Zeit ohne Aufsicht zu lassen, hat er trotzdem dem Wagen keinen Begleitmann beigegeben. Durch diese Unterlassung hat der Beklagte die Gefahr des Diebstahls grobfahrlässig heraufbeschworen. Wenn nun auch anzuerkennen ist, daß eine allgemeine Rechtspflicht, fremdes Eigentum gegen Gefahren zu schützen und vor Diebstahl zu bewahren, nicht besteht, so ist im vorliegenden Falle doch ein den Beklagten verpflichtendes rechtlich erhebliches Verhältnis auch außerkontraktlich vorhanden. Wer es als Gewerbeunternehmer sich zur Aufgabe macht, zum Zwecke des Erwerbes fremdes Eigentum, sei es als Lagerhalter zu verwahren, sei es als Spediteur oder Frachtführer von einem Orte zum anderen zu befördern, überkommt vermöge dieses Gewerbebetriebes, auch abgesehen von den einzelnen geschlossenen Verträgen und der dadurch begründeten Verpflichtung gegenüber dem Einlagerer oder dem Absender, eine Obhuts- und Überwachungsverpflichtung an allen in seinem Gewerbebetriebe an ihn gelangenden, in fremdem Eigentum stehenden Sachen. Das entspricht der Rechtsanschauung und dem Rechtsbedürfnis."

Für die Versicherungspflicht des Spediteurs bezüglich der ihm von seinem Auftraggeber übergebenen Frachtgüter ist die Bestimmung des § 407 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs von maßgebender Bedeutung; nach dieser Vorschrift soll nämlich in dieser Beziehung die für den Kommissionär geltende Bestimmung des § 390 HGB. zur Anwendung kommen. Nach dieser Bestimmung des § 390 HGB. ist nun aber der Kommissionär — hier also der Spediteur — wegen Unterlassung der Versicherung der Frachtgüter nur verantwortlich, wenn er von seinem Auftraggeber angewiesen war, die Versicherung der Güter zu bewirken.

Aus dieser gesetzlichen Regelung ergibt sich, daß der Spediteur an sich nicht ohne weiteres zur Versicherung der Güter seines Auftraggebers verpflichtet ist, sondern nur dann, wenn ihm hierzu Anweisung von letzterem erteilt worden war. Hierbei ist bemerkenswert, daß die Anweisung dem Spediteur zur Versicherung von seinem Auftraggeber nicht nur ausdrücklich,

sondern auch stillschweigend erteilt werden kann, da auch hier die Bestimmung des § 133 und des § 157 des BGB. Anwendung finden. Der Speditionsvertrag ist somit nach diesen Grundsätzen so auszulegen, wie Treu und Glauben es mit Rücksicht auf die Verkehrssitte erfordern. Eine stillschweigende Anweisung zur Versicherung der Frachtgüter ist jedoch nur dann als erteilt anzunehmen, wenn diese sich aus den vorliegenden Umständen des Einzelfalles ergibt, was dann der Fall ist, wenn entweder ein Handelsbrauch nach Lage der Sache besteht oder wenn in ähnlichen Fällen die Versicherung von dem Auftraggeber des Spediteurs stets gewollt und gewünscht war, also nach dem Geschäftsgebrauch zwischen diesen beiden die Versicherung der Güter vorher stets erfolgt war. Nach Berliner Handelsbrauch ist die Angabe des Wertes der Sendung in dem Begleitpapiere als Auftrag zur Versicherung in Höhe des angegebenen Wertes durch den Spediteur anzusehen. Liegt jedoch weder ein solcher Handelsbrauch am Erfüllungsorte des Speditionsvertrages vor, so ist der Spediteur mangels einer ausdrücklichen Anweisung seines Auftraggebers zur Versicherung der Güter nicht verpflichtet. Als Regel gilt daher, daß der Spediteur zur Versicherung der Güter nur bei ausdrücklicher hierzu erteilter Anweisung seines Auftraggebers verpflichtet ist, eine stillschweigende Anweisung — diese liegt z. B. noch nicht darin, daß der Spediteur im eigenen Interesse sein Lager versichert — also für die Regel nicht angenommen werden kann, sondern lediglich auf Grund der Umstände des Einzelfalles, die eine derartige Annahme rechtfertigen.

Hat der Spediteur von seinem Auftraggeber die ausdrückliche Anweisung zur Versicherung der Frachtgüter erhalten, so ist er nunmehr auch verpflichtet, die Versicherungsanweisung seines Auftraggebers auszuführen, er kann sie also nach Übernahme des Speditionsauftrages nicht mehr ohne den Willen des Versenders ablehnen, da die Anweisung Bestandteil des ganzen Speditionsvertrages geworden ist; der Spediteur braucht also mit anderen Worten den Versicherungsauftrag nicht noch ausdrücklich anzunehmen, vielmehr genügt die einseitige Anweisung des Absenders bei oder nach Abschluß des Speditionsvertrages vor Ausführung der Beförderung.

Ist über die Art der Versicherung selbst keine Weisung seitens des Versenders der Frachtgüter erteilt worden, so hat der Spediteur gemäß § 347 HGB. bezüglich der Wahl des Versicherers und der Bestimmung des Inhaltes des Versicherungsvertrages in Ermangelung ausdrücklicher hierüber getroffener Anweisungen des Versenders, die selbstverständlich für den Spediteur in erster Linie maßgebend sind, die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu bewahren. Es hat daher der Spediteur die Versicherung zunächst sofort nach Tätigung des Speditionsvertrages und Übergabe der Güter an ihn abzuschließen, schuldhaftes Zögern verpflichtet ihn bei Eintritt von Schäden infolge unterlassener Versicherung zum vollen Schadensersatz (§ 390, 107 HGB.). Desgleichen hat der Spediteur bei der Auswahl des Versicherers die schuldige Sorgfalt aufzuwenden; als Verschulden kann es jedoch dem Spediteur hierbei noch nicht angerechnet werden, wenn er die Güter bei einer ausländischen Versicherungsgesellschaft unter Versicherung gebracht hatte und die Gesellschaft nach der Verkehrsauffassung als leistungsfähig gilt. Es genügt vielmehr, wenn der Spediteur bei einer Versicherungsgesellschaft, gegen deren Solidität keine Bedenken bestehen, in Gemäßheit von deren allgemeinen Versicherungsbedingungen Versicherung nimmt.

Sind dem Spediteur von seinem Auftraggeber Weisungen bezüglich der Höhe der Prämien erteilt worden, so hat der Spediteur diese zu befolgen. Befolgt der Spediteur die Weisungen nicht, so ist er seinem Auftraggeber bei Entstehung eines Schadens hierdurch zum Schadensersatz verpflichtet; ferner braucht der Auftraggeber des Spediteurs — der Absender — den Versicherungsvertrag nicht für seine Rechnung als abgeschlossen gelten zu lassen. Beansprucht allerdings der Auftraggeber den Ersatz des ihm entstandenen Schadens, so hat er den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Schaden und der Abweichung von der Weisung darzutun und zu beweisen.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Übereignung von Schiffen an Ausländern. In den deutschen Wirtschaftskreisen herrscht vielfach die Auffassung, daß nur die Ausfuhr, nicht auch der Verkauf und die Übereignung von Schiffen an Ausländer zurzeit verboten ist. Diese Ansicht ist irrig. Die Bekanntmachungen vom 17. Januar 1918, betreffend die Veräußerung von Kauffahrteischiffen und von Binnenschiffen ins Ausland ist nach wie vor in Kraft. Die genannte Bekanntmachung bestimmt für Seeschiffe im wesentlichen folgendes:

Rechtsgeschäfte, durch die das Eigentum an deutschen Kauffahrteischiffen ganz oder teilweise an Ausländer übertragen oder die Verpflichtung zu einer solchen Übertragung begründet werden soll, sind verboten.

Das Gleiche gilt für Rechtsgeschäfte, durch die das Eigentum an Kauffahrteischiffen, die für Rechnung eines Deutschen oder einer Gesellschaft mit inländischem Sitz gebaut werden, an Ausländer übertragen oder die Verpflichtung zu einer solchen Übertragung begründet werden soll.

Verboten sind auch Rechtsgeschäfte, durch welche Schiffe der soeben bezeichneten Art für Rechnung von Ausländern erworben werden sollen, sowie Rechtsgeschäfte, durch welche Kauffahrteischiffe für Rechnung eines Ausländers oder einer Gesellschaft mit ausländischem Sitz deutschen Werften in Bau gegeben werden.

Dem rechtsgeschäftlichen Erwerbe steht ein Erwerb im Wege der Zwangsvollstreckung gleich.

Dieses Verbot gilt auch für den Verkauf und die Übereignung von Seeschiffen an solche Deutsche oder für Rechnung solcher Deutschen, die ihren Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt nicht innerhalb des Deutschen Reiches haben; dasselbe gilt von einem Erwerbe durch solche Gesellschaften oder für Rechnung solcher Gesellschaften, die ihren Wohnsitz im Ausland haben, oder deren Kapital zum größeren Teil Ausländern zusteht.

Für die Veräußerung von Binnenschiffen (auch Baggergerät, Luxusfahrzeuge usw.) an Ausländer gelten entsprechende Vorschriften. Darüber hinaus sind für Binnenschiffe, die in ein deutsches Schiffsregister eingetragen sind und eine Tragfähigkeit von mehr als 15 t haben, sowie für Neubauten, die für Rechnung eines Deutschen oder einer Gesellschaft mit inländischem Sitz ausgeführt werden, noch besonders verboten; alle die Beförderung von Gütern bezweckenden Miet- oder Frachtverträge, durch die zusammen mehr als der dritte Teil des Nettoraumgehalts oder der Tragfähigkeit eines solchen Schiffes in Anspruch genommen wird, soweit die Beförderung nicht ausschließlich von oder nach Häfen des Inlandes erfolgen soll.

Für Binnenschiffe sind auch verboten alle Verträge, durch die ein solches Schiff an Ausländer für einen anderen Zweck als für die Beförderung von Gütern zum Gebrauch überlassen wird.

Wie bei Seeschiffen steht auch bei Binnenschiffen der Erwerb im Wege der Zwangsvollstreckung dem rechtsgeschäftlichen Erwerbe gleich.

Die Verlegung des Heimatortes eines deutschen Binnenschiffes ins Ausland (Löschung in einem deutschen Schiffsregister) ist ebenfalls verboten.

Zuwiderhandlungen gegen die obengenannten Bekanntmachungen werden mit Gefängnis bis zu 3 Jahren und mit Geldstrafe bis zu 50 000 Mark oder mit einer dieser Strafen bestraft, sofern nicht nach anderen Strafgesetzen noch eine höhere Strafe verwirkt ist. Auch kann ein Deutscher wegen Zuwiderhandlung dann verfolgt werden, wenn er die Handlung im Ausland begangen hat. Bereits der Versuch ist strafbar.

Ausnahmen von diesem Verbot sind auf besonderen Antrag zulässig.

Anträge auf Verkaufs- und Übereignungsgenehmigung werden im Interesse der beschleunigten Erledigung am zweckmäßigsten bei der Außenhandelsstelle für Schiffe, Berlin NW 40, Kronprinzen-Ufer 19, eingereicht, die das Erforderliche veranlaßt." — Insoweit bei dem Verkauf auch Ausfuhrbewilligungen in Frage kommen, wird die Verkaufs- und Übereignungserlaubnis formell durch die Aushändigung der Ausfuhrbewilligungsurkunde erteilt.

Der stellv. Reichsbevollmächtigte:
gez. Dr. Seitler.

Kommission für Transit und Verkehr. Vor kurzem wurde in Genf die zweite Plenarsitzung der beratenden technischen Kommission für Verkehr und Transit eröffnet, die auf Grund der Resolutionen und der Beschlüsse der Konferenz von Barcelona eingesetzt worden war. Auf der Tagesordnung der Session stehen Fragen, die sich auf die Kompetenzgebiete der Transitkommission beziehen, wie Eisenbahn-, Schiffs-, Luftschiff- und Automobiltransporte.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Wiederaufnahme der Arbeiten für den Bau einer neuen Rheinbrücke bei Duisburg-Hochfeld. Die Niederrheinische Handelskammer Duisburg-Wesel hat in letzter Zeit wiederholt zugleich im Namen des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen des Spediteurvereins für den Rhein und für die westdeutschen Kanäle, des Partikulierschifferverbandes „Jus et Justitia" und des Vorstandes der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort beim Reichsverkehrsminister dringlichst beantragt, sich für einen möglichst beschleunigten Bau einer neuen Brücke bei Duisburg-Hochfeld wegen der jetzt an der alten Brücke bestehenden Gefahren für die Schiffahrt einsetzen und veranlassen zu wollen, daß hierfür entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt werden. Die Bemühungen der Niederrheinischen Handelskammer haben zu einem vollen Erfolg geführt, denn nach einer jetzt der Kammer vom Reichsverkehrsminister zugegangenen Mitteilung

ist in Aussicht genommen, die Arbeiten für den Bau der neuen Brücke bei Hochfeld demnächst wieder aufzunehmen.

Bericht der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort über die Lage der Rheinschiffahrt im Monat Mai 1922. Der im Monat April so überaus günstige Wasserstand hat auch während des verflossenen Monats angehalten, sogar gegenüber dem Vormonat insofern eine Verbesserung erfahren, als die damals zeitweise zu stark erfolgte Steigung des Wassers und die damit verbundenen Unannehmlichkeiten für die Schiffahrt sich in diesem Monat nicht wiederholten.

Der Cauber Pegel, der zu Beginn des Monats noch eine Höhe von 4,30 m aufwies, bewegte sich in der Zeit vom 5.—10. auf einer durchschnittlichen Höhe von 3,50 m und in der Zeit vom 10.—29. auf einer durchschnittlichen Höhe von 3,20 m; der Stand am 29. war 3,14 m.

Dieser für die Schiffahrt so außergewöhnlich günstige Wasserstand ermöglichte ein volles Abladen selbst großer Schiffe auf fast allen Strecken und ließ einen ziemlich reibungslosen Durchgangsverkehr nach den oberhalb Mannheim gelegenen Häfen bis einschließlich Straßburg zu. Zu Beginn des Monats war auch der Verkehr nach Basel sehr bedeutend, ließ aber dann bei fallendem Wasserstande wieder etwas nach. Der Gesamtschiffahrtsverkehr war während des ganzen Monats sehr lebhaft. Schiffsraum blieb fortgesetzt gesucht und die Nachfrage konnte nicht immer gedeckt werden. Ein direkter Mangel an Leerraum war jedoch nicht zu verzeichnen. Die Nachfrage nach Kahnraum für Oberrheinverladungen war besonders in der zweiten Monatshälfte sehr lebhaft. Im Talverfrachtungsgeschäft ging es dagegen bedeutend ruhiger zu.

Die Wagengestellung seitens der Eisenbahn war im allgemeinen zufriedenstellend. In der zweiten Hälfte des Monats nahm der Zulauf von leeren Wagen einen solchen Umfang an, daß die Eisenbahnverwaltung Einschränkungen vornehmen mußte.

Die Frachten zeigten in der ersten Monatshälfte gegenüber dem Vormonat keine ansehnlichen Veränderungen und betrugen durchschnittlich 35 M. je t Basis Rhein-Ruhrhäfen-Mannheim und 40 M. je t Basis Rhein-Herne-Kanal-Mannheim. Eine allmählich entstehende Knappheit an Kahnraum bewirkte jedoch eine Steigerung der Frachtsätze; so stiegen am 22. des Berichtsmonats die Frachtsätze auf 46 M. je t Basis Rhein- und Ruhrhäfen-Mannheim.

Die Tagesmiete stellte sich zu Beginn des Monats auf 1.20 M., stieg am 18. auf 1,30 M., am 19. auf 1.50 M. und am 24. auf 1,60 M. bei 25 Tagen Garantie und freier Rücklieferung mit durchzählender Miete je Tag und Tonne Tragfähigkeit Basis Rhein-Ruhrhäfen-Mannheim. Ab Rhein-Herne-Kanal belief sich die Tagesmiete zu Beginn des Monats auf 1,35 M., stieg am 15. auf 1,50 M. und betrug am 29. 1,75 M. je Tag und Tonne Tragfähigkeit Basis Rhein-Herne-Kanal-Mannheim bei 25 Tagen Garantie. Nach den oberhalb Mannheim gelegenen Bestimmungsplätzen wurde ein Zuschlag von 0,03 M. je Tonne bezahlt. Zu einem kleinen Teil trug auch eine vorübergehende Belebung der Rotterdamer Börse, wodurch verschiedene Kähne nach Holland abwanderten, zum Anziehen der Oberrheinfrachten bei.

An Schleppkraft herrschte zu Beginn der Berichtszeit Mangel. Der Grund dafür war darin zu suchen, daß die Schlepper, die bisher allesamt die Strecke Rhein-Ruhrhäfen-Mannheim fuhren, nunmehr verteilt waren auf den ganzen Rhein und zwar zunächst von Rotterdam bis Ruhrort, dann von Ruhrort bis Mannheim, weiter von Mannheim nach Straßburg und selbst von Straßburg bis Basel. In der Mitte des Monats trat jedoch hier wieder ein kleiner Rückgang ein, da der Wasserstand zurückging und hierdurch der Umlauf der Schleppboote wieder geregelter wurde.

Die Schlepplöhne, die zu Beginn des Monats in den Tagen vom 2.—16. von 85 M. bis durchschnittlich 102,50 M. je t Basis Ruhrort-Mannheim gestiegen waren, sanken infolge der zeitweisen starken Nachfrage nach Schleppgut am 19. bereits auf 93,75 M., am 23. auf 90 M. und am 29. sogar auf 87,50 M. je t Basis Ruhrort-Mannheim.

Die Zufuhren von Holland waren zum Schluß des Monats etwas besser wie zu Beginn. Die Nachfrage in Holland nach Kahnraum war sehr lebhaft, und die Frachten zogen zum Teil merklich an. Für Erze nach den Rhein-Ruhrhäfen wurden 80 bis 90 Cts. pro Last angelegt und der Schlepplohn wurde nach den Rhein- und Ruhrhäfen mit 90 Cts. Tarif bezahlt.

Die Zufuhr von Kohle und Koks hielt im Berichtsmonat ähnlich wie im Vormonat weiterhin gut an. Auch die Erzeingänge im Industriegebiet waren reichlich, so daß die Umschlagsbetriebe voll beschäftigt werden konnten. Durch den vorübergehenden Streik der Bergarbeiter ist ein ansehnlicher Teil der Förderung ausgefallen. Trotzdem waren die Hafeneingänge in den Duisburg-Ruhrorter Häfen noch ansehnlich. In den Kanalhäfen war der Betrieb dagegen unbefriedigend, da die Zufuhren der Zechen nur verzögert eingingen und die Kähne vielfach zwei bis drei Wochen auf ihre Beladung warten mußten. Die Abladungen erfolgten in der Hauptsache nach dem Westen über den Rhein und die Verladungen nach Norden und Nordosten waren stark eingeschränkt.

Die Kipperleistungen betrugen während der Berichtszeit durchschnittlich etwa 32 000 t arbeitstäglich. Am 26. trat das Kipperpersonal wegen Lohnforderungen in Streik.

Die Zahl der nach dem Oberrhein abgeschleppten Kähne betrug vom 1. bis einschließlich 27. Mai insgesamt 692 Kähne mit 776 179 t oder im Durchschnitt arbeitstäglich 30 Kähne mit 33 747 t. (Im Vormonat in der gleichen Zeit 439 Kähne mit 485 957 t oder im Durchschnitt arbeitstäglich 23 Kähne mit 23 141 t.) Nach dem Main wurden in der gleichen Zeit 11 Kähne mit 10 924 t abgeschleppt. (Im Vormonat in der gleichen Zeit 17 Kähne mit 17 266 t.)

In der Getreidespedition waren die Ankünfte an Getreide außerordentlich gering, und die Läger sind zurzeit vollständig leer. Die Getreidespedition leidet außerordentlich unter der schlechten Geschäftslage. Im übrigen Speditions- und Umschlagsgeschäft ist die Beschäftigung an den Kranumschlagsplätzen eine bessere geworden. Indessen sind die erzielten Sätze besonders unter Berücksichtigung der weiter gestiegenen Unkosten nach wie vor als wenig befriedigend zu bezeichnen.

Die neuen Löhne auf den westdeutschen Kanälen. Die neuen Löhne zeigen für den Monat Juni eine Durchschnittssteigerung von 24 Prozent gegen 32 Prozent für Juli. Die für die Schiffsjungen vereinbarten Zuschläge sind geringer. Schon in den Vormonaten überstiegen die in der Binnenschiffahrt, und zwar besonders in den unteren Kategorien gezahlten Löhne bei weitem die anderer Wirtschaftszweige. Dem ist durch die prozentual geringere Steigerung in den Sätzen für Schiffsjungen (für Juni 9,5 Prozent für Schiffsjungen im 1. Jahr und 10,9 Prozent für Schiffsjungen im 2. Jahr) nur ganz minimal Rechnung getragen worden. Trotzdem besteht auch jetzt noch zwischen den Löhnen der Binnenschiffahrt und denen anderer Wirtschaftszweige eine Spannung, die jeder Begründung entbehrt.

Nach den neuesten Lohnsätzen verdient monatlich, einschließlich 10 Prozent an Überstundengeldern:

1 Schiffsführer	6541,82 M.
1 Matrose (17 Jahre alt)	5806,38 M.
1 Schiffsjunge im 1. Jahr (14 Jahre alt)	2442,96 M.
1 Lokomotivführer (31½ Schicht)	5792,71 M.
1 Kohlenhauer in 25 Schichten	5100,25 M.
1 Schlepper in 25 Schichten (unter Tage 18 Jahre alt)	2165,25 M.
1 jugendlicher Arbeiter in 25 Schichten (über Tage)	1291,80 M.

Diese Zahlen zwingen zum Nachdenken, ob eine derartige Entlohnung berechtigt ist und mit den Verhältnissen des Binnenschiffahrtsgewerbes im Einklang steht. Der schwere Konkurrenzkampf der Binnenschiffahrt mit den Zuschußtarifen der Eisenbahn für Massengüter auf langen Strecken wird durch derartige Lohnsätze bis zur Unmöglichkeit erschwert. Durch schematische Herabsetzung der Fahrzeit ist die Arbeitsleistung auf einen Bruchteil der Friedensleistung gesunken. Denn in der Binnenschiffahrt ist es nicht wie in anderen Gewerben möglich, durch stärkere Anspannung in kürzerer Arbeitszeit gleiche Leistung zu erzielen. Forderungen auf Verlängerung der Fahrzeit prallen an dem starren Willen der Gewerkschaften ab, obgleich aus den Reihen deren eigener Gefolgschaft Wünsche zur besseren Ausnützung der langen Tage laut werden.

Die Gewerkschaften tragen somit ihr gerüttelt Maß bei zu der Verteuerung aller Produkte. In dem berechtigten Kampf gegen den preisverteuernden Wucher können sie erst dann als ehrliche Mitkämpfer angesehen werden, wenn sie selber den Wucher mit der Arbeitskraft aufgeben und den Verhältnissen ihres Gewerbes besser Rechnung tragen.

Der Massengütertransport über den Dortmund-Ems-Kanal im Jahre 1921. Zu den Massengütern, welche über den Dortmund-Ems-Kanal dem Industriebezirk zugeführt werden, gehören vornehmlich Eisenerz, Getreide, Sand und Holz. Aus dem Gebiet der Ruhrzechen werden nach den Emshäfen über den Kanal an Massengütern Kohlen und Produkte der Eisenindustrie gebracht (Eisen und Stahl). Die Erzeinfuhr betrug im Jahre 1921 insgesamt 834 226 t gegen 545 345 t im V.; das Mehr stellt sich auf 288 881 t oder rund 53 Prozent. An Getreide wurde im vergangenen Jahre befördert von Emden nach Herne-Dortmund 192 371 t (22 369 t i. V.) oder 170 002 t mehr als 1920. Die Sandeinfuhr stellte sich 1921 auf 39 983 t gegen 29 029 t im V.; die Zunahme beträgt 10 954 t. Die Einfuhr an Holz über den Dortmund-Ems-Kanal ist gegen 1920 zurückgegangen; sie belief sich auf 20 248 t gegen 45 057 t im V. oder auf 24 709 t weniger. An Kohlen wurden von den Ruhrzechen über den Kanal zum Versand gebracht 879 815 t gegen 767 155 t pro 1920; die Zunahme stellt sich auf 112 660 t oder fast 15 Prozent. Die Ausfuhr an Eisen und Stahl stellt sich auf 127 300 t gegen 77 247 t oder 50 053 mehr als 1921. Die Kohlenausfuhr ist im Jahre 1921 gegen 1910 noch wesentlich zurückgeblieben, während sich in der Ausfuhr an Produkten der Eisenindustrie eine bedeutende Zunahme zeigt. Die Kohlenausfuhr ist im laufenden Jahre, besonders in den beiden Monaten April und Mai, nicht bedeutend; sie muß noch eine wesentliche Zunahme erfahren, wenn sie die Höhe des Jahre 1921 bzw. 1910 mit 879 815 bzw. 1 044 957 t erreichen soll.

Einnahmen und Ausgaben der Kanal-Verwaltung für den Dortmund-Ems-Kanal im Jahre 1921. Der zunehmende Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal im Jahre 1921 gegenüber dem Vorjahre brachte der Kanalverwaltung auch größere Einnahmen und dementsprechend auch steigende Ausgaben. An Kanalabgaben wurden ohne Schleppkosten vereinnahmt 2 272 447 M. (1 282 611 M. i. V.), die übrigen Einnahmen ergaben 201 377 M. (1 501 321 M. i. V.). Die Gesamteinnahmen 1921 stellen sich demnach auf 2 473 824 M. (2 783 932 M. i. V.), die Mindereinnahme beläuft sich auf 310 108 M. gegen 1920. Die Gesamtausgaben stellten sich auf 14 473 592 M. (6 820 634 M. i. V.) oder 7 652 958 M. mehr als 1920. Unter den Ausgaben haben sich die persönlichen um 1 140 059 M., dagegen die sächlichen um 6 512 899 M. gegen 1920 erhöht. — Im Hafen Emden wurden insgesamt an Hafengeldern, Mieten usw. vereinnahmt 3 173 863 M. (990 581 M. i. V.). Die Ausgaben stellten sich demgegenüber auf 13 695 463 M.; außerdem erforderten Beleuchtung und Betonnung der Unterems (von Emden abwärts) 946 772 M.

Verkehr im Hafen Hamm i. Westf. während des Monats Mai 1922. Während des Monats Mai sind im Hafen Hamm angekommen 29 Schiffe mit 15 377 t Steinkohlen, 5 Schiffe mit 3014 t Koks, 2 Schiffe mit 1083 t Briketts, 3 Schiffe mit 1155 t Schlammkohlen, 1 Schiff mit 150 t Grubensand, 5 Schiffe mit 1809 t Weizen und ein leeres Schiff. Zusammen 46 Schiffe mit 22 588 t Güter. Abgeschleppt wurden 46 leere Schiffe, 2 Schiffe mit 613 t Weizen und ein Schiff mit 129 t Eisenkonstruktionen, Baugeräte und Werkzeuge.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 7. Juni. In der Woche vor den Feiertagen ist die Kohlenförderung bei den Ruhrzechen meist etwas geringer als in den anderen Wochen mit sechs Arbeitstagen. Die Feiertage werden meist zu Reisen benutzt und daher ist die Zahl der Arbeiter meist etwas geringer als zu anderen Zeiten. So war es auch in der Berichtswoche. Die Förderung wurde vermehrt durch die Haldenbestände, so daß sich sowohl auf den Kanälen als auch auf der Eisenbahn ein ähnlicher Verkehr wie in den Vorwochen entwickeln konnte. Die Lagerbestände der Zechen sind infolge der stärkeren Abfuhr in den letzten Wochen stark zurückgegangen; sie betragen noch rund eine halbe Million Tonnen. Der Schleppbetrieb arbeitete normal. Die Ansammlung von Leerraum vor Schleuse 7 bewegte sich in den Grenzen der Vorwoche.

Die in Emden eingegangenen Erz- und Getreidemengen, die meist wasserseitig übernommen werden konnten, hatten in den Häfen des Industriebezirks einen befriedigenden Verkehr und Umschlag im Gefolge. Der Verkehr wäre lebhafter gewesen, wenn nicht in der Woche vor Festtagen meist eine gewisse Rücksicht auf die Feiertage genommen würde. Die Umschlagsbetriebe waren befriedigend beschäftigt.

Die Zufuhren von der Weser und von Hannover zeigten keine weitere Belebung; sie bewegten sich meist in den üblichen Grenzen der Vorwochen. Über die neuen Lohnforderungen der Arbeitnehmer ist in den Verhandlungen für die beiden Monate Juni und Juli eine Einigung erzielt worden.

Dortmund, 7. Juni. Der Verkehr in dem Dortmunder Hafen war lebhaft. Es sind erhebliche Mengen Erz von Emden hereingekommen, so daß die Umschlagsbetriebe vollauf beschäftigt waren. Insgesamt verkehrten in den Häfen 106 (72) Schiffe, von denen 50 (29) ein- und 56 (43) ausgelaufen sind. Beladen gingen 37 (18) mit Eisenerz ein. Leere Kähne gingen nicht ein (1). Ausgegangen sind 3 (3) beladene Schiffe sowie 40 (30) leere und 13 (10) Schlepper.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund	50 (29)	56 (43)	106 (72)	37 (18)	3 (3)
Hamm i. W.	12 (10)	8 (9)	20 (20)	11 (10)	0 (1)
Münster i. W.	(7)	(8)	(15)	(5)	(2)
Wanne-West: Kohlenumschlag					(—) t
Ost: Umschlag auf Schiff					(—) t
Umschlag von Schiff					
Zufuhr von Eisenbahn					(—) t
Abfuhr zur Eisenbahn					(—) t
Unser Fritz: Kohlen- und Koksumschlag				8954 (6598)	t
Hafen Nordstern: dto.				7160 (5330)	t

Schleuse Münster:
Südl. Richt.: (—) Schleppzüge mit (—) beladenen Kähnen mit (—) t
Nördl. östl. Richt.: (—) Schleppzüge mit (—) beladenen Kähnen mit (—) t

Hamm i. W., 7. Juni. Der Schiffsverkehr in der Berichtswoche hat sich gegenüber der Vorwoche etwas gebessert. Angekommen sind 11 (10) Schiffe mit zusammen 5793 (5064) t Steinkohlen, Koks und Weizen, ferner ein Leer-Kahn. Abgeschleppt wurden 8 (9) leere Schiffe. Umgeschlagen wurden vom Wasser zusammen 3815 (5054) t Steinkohlen, Koks und Weizen. Zum Wasser gingen 240 (59) t Zement.

Herne, 7. Juni. In der vergangenen Woche hielten sich die Kohlenverladungen an den hiesigen Zechen ungefähr im Rahmen der Vorwoche. Es liegen noch etwa 40 leere Kähne an Schleuse 7, welche auf Verfügung durch das Kohlensyndikat warten. Der Schleusenverkehr ging ohne Störung vor sich und das Schleppamt konnte die Kähne nach beiden Richtungen ohne Verzögerung befördern.

Hafen Zeche Unser Fritz, 7. Juni. In der Berichtswoche wurden 8954 (6598) t Kohlen umgeschlagen.

Hafen Nordstern, 7. Juni. Der Hafenumschlag in der Berichtswoche betrug 7160 (5330) t.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Wasserstraßenbeirat Weser-Ems. Die Mitgliederversammlung des Bremer Kanalvereins nahm einstimmig eine Entschließung an, in der es heißt: Wir begrüßen es, daß sowohl der Entwurf der Reichsregierung wie die Beschlüsse des 24er Ausschusses des vorläufigen Reichswasserstraßenbeirats für die Gebiete zwischen Rhein und Elbe einen gemeinsamen Bezirkswasserstraßenbeirat Weser-Ems vorgesehen haben. Die Wasserwege der Weser, Ems und der westdeutschen Kanäle nebst Verlängerung des Mittellandkanals sind verkehrswirtschaftlich so eng miteinander verbunden, daß sich die bisherige Behandlung der sie meistens gemeinsam betreffenden Fragen in zwei verschiedene Wasserstraßenbeiräte nur als wenig zweckmäßig erwiesen hat. Wir erwarten daher, daß an der vorgesehenen Regelung auch gegenüber anderen Bestrebungen unverändert festgehalten wird.

Der Küstenkanal wird mit der diesjährigen, vom Reich neu bewilligten Baurate von 10 Millionen Mark und 5 Millionen Mark vom Staat Oldenburg im (oldenburgischen) Teil von Oldenburg bis Campe — rund 29 km — rüstig auf 600 t-Schiffsmaße weiter ausgebaut. Bagger arbeiten Tag und Nacht an der Verbreiterung auf 27 m oberer Wasserspiegelbreite. Auch die große Oldenburger Schleuse wird in Angriff genommen. Wegen der vielen unmittelbaren Kolonats-Anlieger, die fast durchweg freiwillig Land hergegeben haben, wird ein Teil der Erweiterungsstrecke westlich Oldenburgs beiderseits weggebaggert. Zur erheblichen Kostenersparnis trägt der Umstand bei, daß die Kolonisten sich den bloßgelegten Teil selber abtorfen und den Trockentorf durch Verkauf wegbringen, während sonst die überschüssigen Erdmassen — für teures Geld — beiseite gebracht und störend aufgestapelt werden mußten. Ob die Hunte unterdykert oder — wie die oldenburgische Bauverwaltung will — über das Kanalbett gehoben wird, steht noch nicht fest. In den letzten Wochen weilten Vertreter des Reichsverkehrs- und Arbeitsministeriums wiederholt im Kanalgebiet.

Hannover, 7. Juni. Wie in der Vorwoche war auch diesmal in der Berichtswoche die Zechenzuteilung in Hannover sehr schlecht. 43 (46) Fahrzeuge mit 19 407 (24 320) t sind in den verschiedenen hannoverschen Häfen angekommen. An Rückladung dagegen war wieder etwas mehr auf dem Markt. 43 (27) Kähne mit 7306 (2754) t Gütern schleppten von Hannover ab.

Bremen, 7. Juni. Das Ladungsangebot im Bergverkehr nach Oberweser- und Kanalplätzen war in der Berichtswoche recht lebhaft. Vorhandener Leerraum fand deshalb wieder sofortige Beladung. Der Talverkehr vom Industriegebiet läßt immer noch sehr zu wünschen übrig, da die Zuteilungen von Ladezechen seitens des Kohlensyndikats noch sehr spärlich sind. Der Kahnumlauf hat darunter sehr zu leiden. Von der Oberweser gestaltete sich der Talverkehr lebhafter; in ziemlichen Mengen wurden Kalksteine und Kali befördert. Der Wasserstand der Weser ging weiter zurück von 2,15 m am 28. Mai bis auf 2,01 m am 3. Juni. Mindener Pegel. Die Fahrwassertiefe Bremen—Minden beträgt knapp 1,35 m.

Emden, 7. Juni. In der Berichtswoche beliefen sich die Erz- und Schwefelkieszufuhren auf zirka 20 000 t, die je zur Hälfte per Kahn und Waggon dem Industriegebiete zugeführt werden. Es trafen ferner etwa 10 000 t englische Kohlen und 600 t Roggen aus Danzig ein. Seewärts wurden einige Seeleichter und Dampfer mit Kohlen beladen. Auf dem Kanal ist im Talverkehr noch keine erhebliche Besserung eingetreten und sind die Kohlenankünfte vom Zechengebiet immer noch sehr spärlich.

d) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.

für die Woche vom 3. Juni bis 9. Juni 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte

Schiffsfrachten in Mark je Tonne (also exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	182,—	178,—	—	239,—	235,—	272,—	268,—	—
b) Unterspree	194,—	—	—	251,—	—	284,—	—	—
Rohzucker in Säcken	—	181,—	267,—	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer Beladung	unter		1,40 m
20 %	„	„	„	1,30 „
30 %	„	„	„	1,20 „
40 %	„	„	„	1,10 „
50 %	„	„	„	1,00 „

Auch in dieser Woche sind Niederschläge, die den Oderlauf hätten aufbesssern können, leider nicht eingetreten. Ein vorübergehendes kurzes Gewitter ist ohne jegliche verbessernde Folge für den Wasserstand geblieben. Die Tauchtiefe in der Haltung von Breslau unterhalb bis etwa Fürstenberg, sogar bis Cüstrin hat sich derartig verschlechtert, daß glaubhaften Nachrichten zufolge an verschiedenen Stellen auch mit 0,50 m Abladung nicht mehr gefahren werden kann. Von einer Bewegung unserer Schleppmittel kann schon garnicht mehr die Rede sein. Unter diesen Umständen sieht sich die Oderschiffahrt genötigt, zu erklären, daß sie auf der Strecke von Breslau abwärts den Betrieb einzustellen gezwungen ist und zwar mit Wirkung von etwa den 5. dieses Monats ab. Wenn dennoch hier und da der Versuch gemacht wird, mit Kähnen, die bis auf 0,80 bis 0,85 m. abgelotet worden sind, die Fahrt bis an eine Wasserstraße mit gesicherter Tauchtiefe fortzusetzen, so ist das eine Einzelerscheinung, die für den Gesamtbetrieb bedeutungslos bleibt und keinesfalls maßgebend ist. Gegenwärtig liegen etwa 900 Fahrzeuge in der oberen Oder von Cosel bis oberhalb Ranserner Wehr eingeschlossen, davon 550 mit den mannigfachsten Tiefgängen von 1,50 bis 0,95 m. beladen.

Der Umschlag in den oberen Hafen ergab in der Berichtswoche noch etwas über 20 000 t. Kohle und gegen 7000 t. Erze.

In Breslau wurden in der Berichtswoche 28 beladene, 5 leere Fahrzeuge zu Berg, 38 beladene, 1 leeres Fahrzeug zu Tal gefahren.

In Stettin ist die Lage unverändert.

In Hamburg haben die Getreideverladungen nach der Oder wegen der Verkehrseinstellung daselbst aufgehört.

Wasserstände:

Ratibor:	am	3. 6. 22	= 0.90 m	am	9. 6. 22	=	0,92 m
Ransern	„	3. 6. 22	= 1.58 m	„	9. 6. 22	=	1,86 m
Neiße i./Wartha:	„	2. 5. 22	= —0.25 m	„	8 5 22	=	—0,28 m

e) Elbe und Saale.

Monatsbericht für Mai 1922 über die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe. Bei Beginn des Monats wurde am Magdeburger Pegel noch ein Wasserstand von + 216 cm verzeichnet, am Monatsende war derselbe auf +67 cm zurückgegangen. Infolge des andauernden trockenen, warmen Wetters haben sich also die Wasserverhältnisse dauernd verschlechtert, und wenn nicht bald Niederschläge eintreten, so scheinen ähnliche Kalamitäten wie im Vorjahre unvermeidlich.

Das Berggeschäft ab Hamburg hat im Berichtsmonat eine schwache Belebung erfahren, Leerraum war jedoch stets überreichlich zur Verfügung. In erster Linie lagen wieder Weizentransporte vor, daneben sind Verfrachtungen von Schwefelkies zu erwähnen. Allmählich nimmt auch die Einfuhr englischer Kohle zu, besonders in Richtung Hamburg-Berlin sind diese Verschiffungen ziemlich bedeutend. Infolge des ständigen Rückganges der Wasserstände und der dadurch herbeigeführten geringeren Raumausnutzung machte sich die Erhebung von Tauchtiefzuschlägen notwendig, die zunächst nur für den böhmischen Verkehr, dann auch für die sächsischen und mittelelbischen Plätze zur Berechnung kamen. — Infolge der Bewilligung einer neuen Teuerungszulage an die Hamburger Hafenarbeiter mußten ab 16. Mai auch die Hamburger Nebengebühren, wie Bugsierlöhne, Überladekosten usw. erhöht werden. — An der Mittelelbe hat der Verkehr gegen den Vormonat nachgelassen, insbesondere sind die Salzverladungen zurückgegangen, hauptsächlich wohl, weil durch die Gewährung eines Preisrabattes für inländische Abnehmer und durch die Einführung ermäßigter Saisontarife der innerdeutsche Absatz an Kalisalzen gesteigert worden und das Auslandsgeschäft demgegenüber in den Hintergrund getreten ist. — Nach Beendigung des Streikes der Magdeburger Raffinerien hat sich das Zuckergeschäft besonders talwärts etwas belebt. An den sächsischen Plätzen blieb der Versand weiterhin ruhig, erst gegen Ende des Monats war eine geringe Belebung zu verzeichnen. Die Ankünfte zu Berg dagegen waren verhältnismäßig reichlich. An den böhmischen Elbehäfen ist in der Einfuhr gegen den Monat April ein gewisser Rückgang zu verzeichnen. Erwähnenswerte Ankünfte fanden statt in Salz, Schwefelkies, Salpeter, Stückgütern. Der Export hielt sich auf der Höhe des Vormonates: hauptsächlich kamen Raffinadezucker, Gerste, Bretter und Zement zum Versand; Kohlenverladungen blieben weiterhin schwach.

Bericht der Firma Spediteur-Verein Herrmann & Theilnehmer über den gegenwärtigen Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg. Die erste Hälfte des Mai war außergewöhnlich kühl, während uns die zweite Hälfte vorübergehend tropische Hitze brachte, welche den sehr günstigen Wasserstand beeinträchtigte; immerhin betragen die Tauchtiefen der Kähne nach neuester Feststellung noch

für den Elbe-Trave-Kanal	130 cm
für Havelort	130 cm
für die Mittelelbe	120 cm
für Sachsen	100 cm
für Böhmen	90 cm
für die Saale	120 cm

und die Flußschiffahrt ist in vollem Gange, wodurch den Verladern die Möglichkeit geboten wird, den Wasserweg ausgiebig zu benutzen und gegen die ständig weiter erhöhten Eisenbahnfrachten zum Teil erhebliche Ersparnisse zu erzielen. Mit dem heutigen Tage sind die Güterfrachten seitens des Verkehrsministeriums mit der üblichen Eile wieder um 25 Prozent heraufgesetzt worden, jedoch ist seit kurzem in der Waggongestellung eine wesentliche Besserung eingetreten, die wenigstens für die Sommermonate von Dauer zu werden verspricht. Die fast alle vier Wochen sich wiederholende Lohnbewegung hat neuerdings zu einer Erhöhung der Hamburger Platzspesen geführt, welche sich auch auf den staatlichen Kaibetrieb erstreckt; außer den Wiegekosten sind die Kaiumschlagsgebühren für Güter der Klasse I von 6 M. auf 7 M. per 100 kg und für Güter der Klasse II, wozu u. a. Erze, Schlacken, Roheisen gehören, von 4 M. auf 4,50 M. per 100 kg erhöht.

Die Güterbewegung war auch im Mai sehr lebhaft, was die Tatsache erhellt, daß der Verkehr seewärts im April beinahe 90Prozent der Vorkriegszeit erreicht hat. Im Import macht sich eine stetig wachsende Einfuhr englischer Kohle bemerkbar, die in den ersten vier Monaten dieses Jahres sich auf ein Gesamtquantum von 1⅓ Millionen Tonnen von den bekannten englischen Kohlenhäfen nach Deutschland bezifferte.

Die neugegründete Tschechoslowakische Elbe-Schiffahrt A.-G. in Prag hat hier eine Zweigniederlassung errichtet und übernimmt heute die ihr zugewiesenen Betriebsmittel in eigene Verwaltung; sie führt von diesem Zeitpunkt an Transporte jeder Art auf der Strecke Hamburg—Prag aus.

Die Elbefrachten sind ziemlich stabil geblieben, nur kommen die Tauchtiefenzuschläge zur Erhebung; die Frachten stellen sich heute von Hamburg wie folgt:

Magdeburg	2305	Riesa	3720
Schönebeck	2335	Dresden	4120
Barby	2365	Laube (Tetschen)	5250
Aken	2395	Schönpriesen (Aussig)	5550
Wallwitzhafen	2425	Halle a. S.	3050
Coswig	2555	Berlin (Kohlen) etwa	2100
Kleinwittenberg	2655	Berlin (Getreide) etwa	3000
Torgau	3320	Breslau	5200

Pfg. für 100 kg

Die Frachtsätze verstehen sich für Güter der Eisenbahntarifklasse C. Tauchtiefenzuschläge nach böhmischen Plätzen gelangen getrennt zur Berechnung.

f) Süddeutsche Wasserstraßen.

Elektrowirtschaftliche Ausstellung, Freiburg i. Br., 1922. Der Ausbau der badischen Wasserkräfte und der in Verbindung damit stehenden Kanalbauten am Neckar und Oberrhein wird im Herbst in einer Spezialausstellung in Freiburg i. Br. vor die Öffentlichkeit gebracht. Es werden zugelassen:

1. Projekte und Modelle zur Ausnützung der badischen Wasserkräfte (Oberrhein, Schluchsee, Elz und anderer Schwarzwaldgewässer) sowie Projekte und Modelle der in Verbindung mit dem Wasserkraftbau stehenden Schiffahrtsstraßen Rhein—Bodensee und Rhein—Neckar—Donau.
2. Modelle und anderes Anschauungsmaterial der Wasserbau-, Turbinen- und Elektrizitätsindustrie zur Erstellung, zum Betrieb und zum Absatz der aus Wasserkraft gewonnenen Energie.
3. Industrielle und gewerbliche Nutzbarmachung der elektrischen Kraft, soweit es sich bei den ausgestellten Gegenständen um Neuerungen der Technik handelt. Bevorzugt sind Einrichtungen der metallurgischen und elektrochemischen Industrie.

Die näheren Bedingungen sind durch die Ausstellungsleitung (Städtisches Elektrizitätswerk) in Freiburg i. Br. zu erfahren. Die Ausstellung beginnt am 20. September und endet am 15. Oktober d. J. Trägerin ist die Stadt Freiburg. Die Organisation lag bisher in den Händen des hierfür bekannten Südwestdeutschen Kanalvereins Stuttgart.

g) Ausland.

Billige belgische Rheinschiffe. Nach der Brüsseler Presse will Belgien mit nicht weniger als 170 Einheiten von 350—1500 t eine große Rheinreederei gründen, und sich mit diesem gewaltigen Schiffspark vor allem in das Ruhrkohlengeschäft hereindrängen. Woher aber stammt diese stolze Flotte?

Wir wissen, wie viele Schiffe Deutschland laut Diktat von Versailles an Belgien als „Entschädigung“ für angebliche Verluste liefern muß. Ein erheblicher Teil ist bereits übergeben, den gestellten hohen Ansprüchen zufolge nur allerbestes Material. Wären die behaupteten Schäden Tatsache, so würde der „Ersatz“ da verwandt werden, wo der Verlust entstanden sein sollte: d. h. hauptsächlich im belgisch-französischen Verkehr. Nun sollen die Reparationsschiffe aber als Kern der neuen Reederei den Rhein befahren, auf dem die belgische Flagge früher selten war. Bedarf es noch eines Beweises, daß der „Schadenersatz“ nur ein

Deckmantel war gegen das moralische Urteil der Neutralen, daß in Wahrheit aber Belgien die Schwäche des Gegners ausgenutzt hat, um sich zu bereichern? Mundus vult decipi! —

Deutschland ist heute Schwereres gewohnt und wird auch die neue Konkurrenz auf seinem Rheinstrom wohl oder übel ertragen. Wird aber Holland, das vom Rhein lebt, sehr erbaut sein, wenn neben der bereits übergroßen französischen Rheinflotte auch die Belgier als Frachtendrücker auf dem Markt erscheinen, der seit Versailles schon so verkümmert ist? Und die gratis gelieferten Schiffe stehen Belgien billig zu Buch! Rdt.

Kommt ein Schiffahrtsweg Danzig—Posen? Aus Posen wird gemeldet, daß sich die dortige polnische Handelskammer mit dem Bau eines Kanales beschäftigt, der Warthe und Netze verbinden soll, so daß Posen durch den Bromberger Kanal und die Weichsel unmittelbar verbunden wäre. Der Kanal soll bei Obernik beginnen, längs der Welna über Rogasen und schließlich bei Nakel in die Netze münden.

Diese Linie weicht etwas von jener ab, die im Februar 1920 die Stadtverordnetenversammlung zu Posen beschäftigte. Danach sollte der Kanal mehr stromaufwärts an der Warthe, etwa westlich von Murowana-Goslin beginnen und bei Bromberg in die Netze münden. Die Posener Stadtverordnetenversammlung bewilligte 1920 für den zu erbauenden Kanal die ersten anteiligen Kosten, falls die polnische Regierung den Bau übernähme.

Die Warschauer Regierung scheint indessen mit dem Posener Kanalplan nicht einverstanden zu sein. Das Warschauer Verkehrsministerium will vielmehr einen Kanal bauen, der die Warthe von Konin aus mit der Netze über Hohensalza verbinden soll. Die Mündung wäre also wohl bei Bromberg geplant, so daß dieser Kanal eine nördliche Richtung hätte.

Die Anregung zum Bau dieses Kanals ist anscheinend von der Volksvertretung ausgegangen, denn bereits in der zweiten Julihälfte 1921 wurde gemeldet, daß der Abgeordnete Dr. Trzcinski im Sejm den Antrag eingebracht hatte, die Verbindung der Warthe mit der Netze, also die Wasserverbindung Polens mit Warschau und Danzig, auszuführen, da sie eine staatliche und wirtschaftliche Notwendigkeit ersten Ranges sei. Der Abgeordnete hatte bereits einen fertigen Kanalplan in der Tasche und erläuterte den notwendigen Schleusenbau im Südende des Goplosees.

Die Forderung, der Sejm wolle die Regierung zu sofortiger Inangriffnahme der Arbeiten am Kanal auffordern, ist nicht zur Tat geworden. In Posen scheint man dem Plane des Abg. Trzcinski nicht die ihm gebührende Beachtung geschenkt zu haben, denn sonst würde man sich doch nicht im Ernste mit dem Kanalprojekt Obernik—Rogasen—Nakel beschäftigen. Kanäle werden nicht so rasch wie Eisenbahnen erbaut. Die polnische Regierung hat alle Hände voll mit dringend notwendigen Sachen zu tun. Die Handelsschiffahrt scheint ihr weniger am Herzen zu liegen, sonst würde sie die Weichselschiffahrt nicht so darniederliegen lassen.

So viel scheint festzustehen, daß der Plan eines direkten Wasserweges zwischen Polen bis Danzig durch das fehlende Bindeglied zwischen Warthe und Netze noch in weitem Felde sei.

H. M.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder.

Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vergl. Heft 11, Seite 181) als Mitglieder neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

Krupp, Fried., A.-G., Germaniawerft, Kiel-Gaarden.

Einzelmitglieder:

Wessels, W., Dr. iur., Hannover, Hildesheimer Str. 17 a.

Ornstein, Hugo, Oberrevident der österreichischen Bundesbahnen, Erfinder einer Schiffahrtsschleuse, Innsbruck, Reichenauer Str. 40 c.

Aus verwandten Vereinen.

Südwestdeutscher Kanalverein. Unsere ernste wirtschaftliche Gesamtlage zwingt uns alle, im privaten wie im geschäftlichen Leben, auf manche liebgewordene und für unentbehrlich gehaltene Gewohnheit zu verzichten. Arbeit, unmittelbare produktive Arbeit ist es, die immer mehr zum Losungswort der Zeit wird. Man fragt sich, ob eine Reihe von Organisationen aus Kriegs- und Vorkriegszeit dem Sturm standhalten können und dürfen. Die Vorstandschaft des Südwestdeutschen Kanalvereins hat in ihrer letzten Sitzung in Stuttgart am 30. Mai dieses Thema in aller Nüchternheit behandelt. Die Stadtvorstände, Regierungsmitglieder und Industriellen, die bei der Sitzung anwesend waren, wußten, daß die Schlagkraft des Vereins, der nicht für private, sondern für öffentliche Interessen kämpft, nur durch nachhaltige finanzielle Opfer aufrecht erhalten werden kann. Der Vorsitzende des Vereins, Geheimrat Dr. Bruckmann-Heilbronn gab vor Eintritt in die Verhandlungen einen Überblick über die unstreitbaren Erfolge des Vereins und über die großen Aufgaben, die noch zu tun übrig bleiben. Es ist ihm darin recht zu geben, daß die im letzten Jahr erfolgte Gründung der Neckar-Aktiengesellschaft den Kanalverein nicht nur nicht überflüssig, sondern um so nötiger gemacht hat. Die Neckar-Aktien-Gesellschaft kann ihr Bauziel Plochingen nur erreichen, wenn die gesamte öffentliche Meinung, durch den Kanalverein wach gehalten, ständig hinter ihr steht. Praktisch wird sich das bei jeder neuen Kapitalaufnahme zeigen müssen. Über die Strecke Mannheim—Plochingen hinaus aber haben die vielen anderen Aktionäre, die nicht am Neckar liegen, ein Anrecht darauf, daß eine Instanz da ist, die mit aller Wucht und mit dem nötigen Einfluß darauf drängt, daß die Neckar-Aktiengesellschaft eines Tages auch die Aufgabe der Weiterführung des Neckarkanals zur Donau übernimmt. Das Beispiel des Neckarkanals hat allzu deutlich gezeigt, daß sonst niemand da ist, der die Beweisführung der Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit eines Neckar—Donau-Kanals übernimmt und die erforderlichen umfangreichen Vorarbeiten in die Wege leitet. —

Daß Kanalpolitik gerade angesichts unserer heutigen Notlage Aufbauarbeit bedeutet, ist eine wirtschaftliche Erkenntnis, die längst Gemeingut aller nachdenkenden Kreise geworden ist.

In den anschließenden Beratungen des Kanalvereins ergriffen das Wort: Minister Graf, als Vertreter des württembergischen Ministeriums des Innern, Oberbürgermeister Dr. Schwammberger-Ulm, Oberbürgermeister Dr. Lautenschlager-Stuttgart, Oberbürgermeister Dr. Beutinger-Heilbronn, Oberbürgermeister Dr. Hartmann-Göppingen, Syndikus Dr. Klien von der Handelskammer Stuttgart und das Vorstandsmitglied der Neckar-A.-G., Ministerialrat Dr. Hirsch-Stuttgart. Aus Baden sprachen: Oberbürgermeister Dr. Kutzer-Mannheim und Präsident Lenel von der Handelskammer Mannheim. Jeder dieser Herren gab einzeln die bestimmte Erklärung ab, daß er für seine Person und nach Kenntnis der Finanz- und Arbeitslage des Vereins das kraftvolle Weiterarbeiten des Kanalvereins für unerläßlich halte, und daß unverzüglich für die weitere Finanzierung Sorge getragen werde. Es verstand sich von selbst, daß Schatzmeister und Geschäftsführer der Vorstandschaft die Erklärung äußerster Sparsamkeit abgaben und einen genauen, auf das Notwendigste beschränkten Haushaltsplan entwickelten.

Der Vorsitzende hatte zu Anfang von der Achtung und dem Einfluß gesprochen, den heute die südwestdeutschen Kanalpläne im ganzen Reich sich errungen haben. Den Beweis hierauf erbrachte die Post des Versammlungsmorgens durch die Mitteilung des dem Kanalverein angehörenden Vorstandsmitglieds der Rheinischen Kohlenhandels- und Reedereigesellschaft Kommerzienrat Karl Weyhenmeyer-Mülheim a. d. R., daß diese Gesellschaft dem Kanalverein für seine Arbeiten einen Stiftungsbeitrag von 50 000 Mark überwiesen habe. — Von dem dienstlich verhinderten Vorstandsmitglied, Oberbürgermeister Dr. v. Mülberger-Eßlingen ging gleichzeitig die Erklärung ein, daß er innerhalb seiner Gemeindeverwaltung mit Nachdruck für den zur Finanzierung des Kanalvereins nötigen Anteilsbeitrag eintreten wolle.

Man konnte aus der ganzen Versammlung den bestimmten Eindruck mitnehmen, daß die maßgebenden Kreise in Württemberg und Baden gewillt sind, die einmal aufgenommenen Kanalpläne bis zur Verwirklichung durchzukämpfen.

Der Bayerische Kanalverein beruft seine Mitglieder für den 18. Juni d. J. nach Aschaffenburg zu seiner 30. Hauptversammlung ein. Vor neuen bedeutsamen Aufgaben steht dieser Verband der bayerischen Verkehrsbeteiligten. Große Fortschritte sind seit der letzten Hauptversammlung in der Verwirklichung der Vereinsbestrebungen erzielt worden; der größte darunter ist die Gründung der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft mit 900 Millionen Mark Grundkapital, wozu 600 Millionen gezeichnete Teilschuldverschreibungen gekommen sind, so daß anderthalb Milliarden Mark für den Beginn der Bauten zur Verfügung stehen. Damit glaubt man die Mainkanalisierung zwischen Aschaffenburg und Wertheim, die beiden Kraftwerke bei Limbach und Viereth zwischen Haßfurt und Bamberg und das Kraftwerk bei Steinbach in der Donau herstellen zu können. Weiter ist schon ein Einverständnis mit Großbanken über die Ausgabe neuer Aktien und Teilschuldverschreibungen im Betrage von 1½—2 Milliarden Mark erzielt worden, womit Gewähr dafür geboten ist, daß das gewaltige Werk nicht auf halbem Wege stecken bleibe.

Für die Verkehrsbeteiligten ist also aller Anlaß gegeben, sich schon jetzt mit der Auswertung der Großschiffahrtsstraße zu befassen. Namentlich wird die wichtige Hafen- und Ländeplatzfrage zu behandeln sein, wofür der Kanalverein schon vor geraumer Zeit den beteiligten Gemeinden, Handelskammern, Handelsgremien und Vereinsgruppen bestimmte Vorschläge unterbreitet hat. Sodann nötigen die für Bayern an sich durchaus erforderlichen und in keiner Weise wieder abzuschwächenden Staffeltarife der Reichseisenbahn dazu, der Binnenschiffahrt zur Erhaltung ihrer Dienstfähigkeit einen Ausgleich durch Erstellung von Hafenumschlagstarifen und durch Ermäßigung der Ortstarife und Gebühren an Umschlagsplätzen zu gewährleisten, nach welcher Richtung der Kanalverein in Anlehnung an den Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt seine Tätigkeit schon vor einem Jahre eingesetzt hat; ein günstiges Ergebnis scheint jetzt erreicht werden zu können. Die Gestaltung der Befahrungs-, der Hafen-Gebühren, der Kanal-Betriebs- und Polizeiordnungen und sonstiger für den Verkehr zu treffender öffentlicher Maßnahmen werden Angelegenheiten sein, die einen starken, arbeitsfähigen Verband, wie den Bayerischen Kanalverein, der auch innerhalb der öffentlichen Beratungskörperschaften für den Wasserstraßen- und Eisenbahn-Verkehr eine ihm gebührende Vertretung erhalten muß, als eine unbedingte Notwendigkeit erscheinen lassen.

Nicht zuletzt ist zu beachten, daß auch eine Reihe bedeutsamer baupolitischer Fragen noch einer befriedigenden Lösung entgegenzuführen ist, u. a. die noch offene Frage der Linienführung am Main sowie zwischen Nürnberg und der Donau, im Süden der Anschluß Augsburgs und Münchens, und eine Großschiffahrtsstraße donauaufwärts von Kelheim bis nach Ulm, im Norden eine Verbindung des Mains mit der Weser und der Elbe, deren für Bayern neuerdings gefährdete Linienführung von Bamberg aus eine tatkräftige, kampfbereite und bündnisfähige Vertretungsmacht erfordert.

Über diese letzteren Fragen wird die in Nürnberg auf Veranlassung des Main-Donau-Stromverbandes stattfindende Wasserstraßen- und Energiewirtschafts-Ausstellung ausgiebig unterrichten; sie ist für die Zeit vom 1. August bis zum 15. September d. J. in Aussicht genommen, und wird, nach den bis jetzt eingegangenen Anmeldungen zu urteilen, auch von der einschlägigen Industrie mit hochinteressanten Ausstellungsgegenständen ausgiebig beschickt werden.

Als hocherfreulich ist festzustellen, daß, wie bei diesem Unternehmen, so besonders auch zur wirtschaftlichen, finanziellen und technischen Förderung des Hauptwerkes, der Großschiffahrts- und Kraftstraße, der Main-Donau-Stromverband, die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft und der Bayerische Kanalverein durchaus einig gehen. Über den Veranstaltungen der kommenden Zeit wird eine gemeinsame Flagge der drei großen bayerischen Verbände und Gesellschaften wehen. K. G. St.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		21. 5. cm	22. 5. cm	23. 5. cm	24. 5. cm	25. 5. cm	26. 5. cm	27. 5. cm	28. 5. cm	29. 5 cm	30. 5. cm	31. 5. cm	1. 6. cm	2. 6. cm	3. 6. cm	4. 6. cm	5. 6. cm
Memel	Tilsit	278	275	275	279	271	269	250	230	221	211	198	188	178	177	176	—
Pregel	Insterburg	—3	—7	—7	—13	—9	—30	—18	—26	—37	—32	—38	—36	—39	—35	—34	42
Weichsel	Thorn	76	74	70	73	69	65	65	64	61	60	59	56	50	47	—	—
Oder	Ratibor	111	108	106	104	103	98	96	92	92	92	94	92	92	90	89	93
„	Breslau	-102	—68	—82	—84	—67	—72	—82	—76	—75	—72	—78	—75	—72	—73	—70	—75
„	Krossen	87	86	81	77	73	70	70	66	62	62	63	59	57	57	55	49
„	Frankfurt	82	80	78	75	72	68	66	62	58	57	52	52	51	46	43	41
Warthe	Landsberg	23	23	21	21	17	13	8	2	—1	—5	—9	—13	—20	—20	—24	—24
Netze	Vordamm	30	30	30	25	18	13	6	6	2	—8	—7	—17	—18	—15	—24	—18
Elbe	Dresden	-140	-142	-143	-151	-154	-164	-168	-171	-175	-174	-157	-167	-169	-189	-194	-194
„	Barby	131	123	115	108	103	98	95	92	84	82	72	68	66	68	—	54
„	Magdeburg	99	98	93	87	80	78	76	71	67	71	69	61	62	58	—	54
„	Wittenberge	167	161	156	149	140	133	126	121	116	111	106	101	93	—	85	88
Saale	Grochlitz	110	112	110	108	94	90	—	89	94	88	86	80	—	—	82	—
Havel	Spandau*)	44	47	46	45	41	43	43	40	40	40	38	35	33	31	28	25
„	Rathenow*)	29	20	18	14	12	17	17	14	8	4	1	1	4	4	1	1
Spree	Spremberg*)	75	75	75	65	68	70	70	70	70	70	70	68	68	70	70	68
„	Kersdorf*)	200	204	210	191	188	191	196	198	202	200	197	189	187	187	183	186
Weser	Münden	154	144	145	143	141	132	126	160	134	124	137	140	134	130	128	109
„	Minden	238	233	228	222	228	220	218	209	204	218	206	197	200	203	200	202
Rhein	Maximiliansau	570	568	567	568	570	571	573	577	578	578	582	579	—	—	—	—
„	Caub	320	322	318	314	312	312	312	315	314	315	315	316	314	314	314	316
„	Cöln	318	317	313	307	303	298	295	294	293	294	292	292	292	290	—	—
Neckar	Heilbronn	70	80	83	75	70	80	70	69	73	60	50	50	54	53	90	65
Main	Hanau	278	280	287	290	278	275	304	286	286	280	280	274	276	286	295	287
Mosel	Trier	104	85	82	72	66	62	58	51	58	46	41	36	35	32	37	43

*) Unterpegel.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.

(Gegründet 1853.) * Telephon: Amt Nord 3631, 3632. * Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:	Name	Kurs
Argo Dampfschiffahrt	1095	Neue Dampfer-Comp., Stettin	400
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—	Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1000
Bremer Schleppschiff.-Ges.	—	Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	900
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	400	Norddeutscher Lloyd	316
Dampfschiff.-Ges. Neptun	1270	Ocean-Dampfer Flensburg	450
Dampfschiff.-Reederei Horn	520	Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	475	Reederei-Act.-Ges. v. 1896	310
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	420	Reederei Frisia	—
Deutsche Ostafrika-Linie	400	Reederei Juist	—
Emder Reederei	—	Reederei Visurgis i. L.	1000
Flensburger Dampfer-Comp.	580	Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	1050	Rolandlinie	350
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—	Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	750
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	403	Schleppschiff.-Ges. Unterweser	1750
Hamburg-Bremen-Afrika	420	Schles. Dampfer-Comp.	—
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	730	Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	675
Hansa Dampfschiffahrt	360	Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—	Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1820
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—	Ver. Elbeschiff.-Ges.	700
Mindener Schleppschiff.	700	Woermann-Linie	360

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 13
1. Juli

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 30 M.
für das Vierteljahr
Im Jahre erscheinen 24 Hefte
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 6 Mark
Sonder-Hefte 10 Mark

Anzeigen
kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 4,00 + 50% Teuerungszuschlag

Beilagen
nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Bericht über die ordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 199. — Erwiderung auf den Artikel: „Erfahrungen mit dem für das Schleppamt Hannover erbauten Eisenbetonkahn „R 5“. S. 204. — Die ostpreußischen Wasserstrassen. S. 205. — Der St.-Lorenz-Strom als Großseschiffahrtsstraße. S. 206. — Kleine Mitteilungen. S. 207. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 211. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 214. — Kursbericht. S. 214. — Bücherbesprechung. S. 214.

Bericht über die ordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt

abgehalten im Großen Saal des Vereinshauses Deutscher Ingenieure zu Berlin, Sommerstraße 4a, am 8. Juni 1922, 5 Uhr nachmittags.

Den Vorsitz führt Herr Geh. Regierungsrat Professor Oswald Flamm.

Der Vorsitzende eröffnet um 5¼ Uhr die Hauptversammlung und begrüßt die erschienenen Herren, insbesondere die Vertreter der Ministerien.

Es sind erschienen:

Herren Präsident Scharmer und Ministerialrat Geh. Reg.-Rat Dr. Wehrmann vom Reichswirtschaftsministerium; Ministerialrat Geh. Reg.-Rat Damm vom Reichsschatzministerium; Reg.- und Baurat v. Both vom Reichsverkehrsministerium; Oberstleutnant Steffen vom Reichswehrministerium; Ministerialrat Gährs und Reg.- und Baurat Dr.-Ing. Lohmeyer vom Ministerium für Handel und Gewerbe; Regierungsrat Dr. Berger vom Reicharbeitsministerium; Ministerialrat Borchers vom Ministerium des Innern, Oldenburg.

Der erste Teil der Sitzung ist rein geschäftlichen Angelegenheiten gewidmet, dann folgt ein Vortrag über den Hansa-Kanal.

Vorsitzender: Wir kommen zum Punkt 1. Ich bitte den Herrn Geschäftsführer, zu diesem Punkt das Nähere bekannt zu geben.

Major Punt: Zur Auslage liegt ein Aufruf zur Sammlung von Spenden für die Errichtung eines „Sympher-Gedenksteines“. Es hat sich ein Ausschuß gebildet, der die sachgemäße Durchführung des Planes und die bestimmungsgemäße Verwendung der einkommenden Gelder übernimmt, und wir richten die herzliche Bitte an unsere Mitglieder, durch reichliche Spenden zur Errichtung dieses Gedenksteines beizutragen.

Von der Vereinigung zur kirchlichen Fürsorge für die Fluß- und Kanalschiffer, Berlin, ist uns folgendes Schreiben zugegangen:

„Hierdurch möchten wir Ihnen zunächst die Mitteilung machen, daß auf einer aus der Rheinprovinz, der Provinz Sachsen, der Provinz Brandenburg, aus Baden, Hamburg, Berlin und Schlesien beschickten Tagung von Vertretern der Binnenschiffermission am 17./18. Mai in Berlin ein „Evangelischer Verband der Binnenschiffermission Deutschlands“ gegründet worden ist. Dieser Verband schließt alle deutschen Vereinigungen und Arbeitsstellen, die Binnenschiffermission treiben oder sonst zur Wohlfahrt der Binnenschiffer tätig sind, zur Vertretung ihrer Bestrebungen nach außen, zur gegenseitigen Förderung und zum Ausbau ihres Werkes an den Schiffern in ganz Deutschland zusammen.

Zweck und Aufgabe des Verbandes sind des näheren nach den Satzungen folgende:

a) die angeschlossenen Verbände, Vereine, Anstalten und Berufsarbeiter, ihre Bedürfnisse und Wünsche dem Reich, der Kirche und den Binnenschiffahrtsvereinen, Reedereien und Firmen, sowie der Öffentlichkeit gegenüber wahrzunehmen und zu vertreten;

b) die Mitglieder des Verbandes zu geistigem Austausch und gegenseitiger Förderung und Erbauung näher zusammenzuschließen;

c) die geistliche, geistige und wirtschaftliche Wohlfahrt der Binnenschiffer und ihrer Familien durch Seelsorge, Presse, Schularbeit, Kranken- und Jugendpflege und Beistand in allen Berufs- und Standesfragen zu fördern, die nötigen Mittel flüssig zu machen, und an den Stellen, wo die Arbeit noch brach liegt, sie neu ins Leben zu rufen, so daß auf allen Strömen, fahrbaren Flüssen und Kanälen Deutschlands für die Wohlfahrt der Binnenschiffer und ihrer Familien durch Gottesdienststätten, regelmäßige Besuche, Schifferheime, Schifferkinderheime und -schulen, Jugendvereine, Beratungsstellen usw. gesorgt ist

Die Geschäftsleitung des Verbandes geschieht von der Geschäftsstelle der Vereinigung zur kirchlichen Fürsorge für die Fluß- und Kanalschiffer E. V. in Berlin SO 33, Gröbenufer 5. Der Geschäftsleiter des Verbandes ist der Unterzeichnete.

Wir möchten noch bemerken, daß unsere Wohlfahrtseinrichtungen allen Schiffern ohne Unterschied der Konfession zugute kommen; katholische und evangelische Kinder werden in unseren Heimen aufgenommen und unterrichtet — unsere Schifferheime sind ebenso gut für die Katholiken wie für die Evangelischen da — und ohne nach der Konfession zu fragen, werden die Kranken gepflegt, besuchen wir die Kähne und versorgen die Schiffer mit gutem Lesestoff.

Mit dieser Mitteilung verknüpfen wir die herzliche und dringende Bitte an den Zentralverein für Binnenschiffahrt, die bei dem Binnenschiffahrtskongreß in Essen/Duisburg angeregte „Sympher Gedächtnisspende“ zum Besten der Wohlfahrtsbestrebungen für die deutschen Binnenschiffer und ihre Familien, für die Schifferheime, Schifferkinderheime und -schulen usw. an allen deutschen Wasserstraßen nunmehr ins Leben zu rufen. Unsere Ausgaben steigen fortwährend, unsere Einnahmen nehmen nicht zu, die so notwendigen Instandsetzungen können nicht ausgeführt werden, unsere Arbeit, die von Männern wie gerade dem verstorbenen Ministerialdirektor Dr. Sympher so warm gefördert worden war, muß überall eingeschränkt werden, weil niemand da ist, der großzügig für sie eintreten würde. Es muß uns zunächst durch eine einmalige große einheitliche Tat von seiten Ihrer Kreise unter die Arme gegriffen werden, wenn wir nicht versinken sollen, und diese Tat sei in Erinnerung an

den hochherzigen Förderer unserer Bestrebungen, die „Sympher Gedächtnisspende". Alle Spenden bitten wir an das Postscheckkonto unserer Vereinigung zur kirchlichen Fürsorge für die Fluß- und Kanalschiffer E. V. Berlin, Nr. 31541, gehen zu lassen.

In vorzüglicher Hochachtung
Evangelischer Verband der Binnenschiffermission Deutschlands.
F. Lindenmeyer, Pfarrer."

Der Zentralverein hat sich bereiterklärt, die „Symphen-Gedächnis-Spende" nach besten Kräften zu unterstützen und wird noch einen besonderen Aufruf in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" veröffentlichen. Wir richten hiermit die herzliche Bitte an alle Mitglieder, durch Spenden zum Besten der Wohlfahrtsbestrebungen für die deutschen Binnenschiffer beizutragen.

Der Verein Hamburger Wassersport-Freunde hat zu einer Gesellschaftsfahrt nach Helgoland eingeladen. Ich bitte, sich an den genannten Verein wenden zu wollen.

Vorsitzender: Wünscht jemand zu Punkt 1 das Wort? Es ist nicht der Fall. Wir kommen nun zum Punkt 2. Ich bitte den Herrn Geschäftsführer, den Geschäftsbericht zu verlesen.

Major Punt verliest folgenden Geschäftsbericht: Der Zentralverein hat sich im Jahre 1921 allen Fragen gewidmet, welche die Förderung der deutschen Binnenschiffahrt und den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes betreffen. Während der innerhalb des Zentralvereins bestehende Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt alle Interessen der praktischen Binnenschiffahrt mit Nachdruck vertreten und viele Erfolge erzielt hat, hat der Zentralverein selbst sich besonders damit beschäftigt, das Interesse für den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes in weitere Kreise zu tragen und die Fragen, welche diesen Ausbau betreffen, einer Klärung entgegenzuführen. Daneben wurde, besonders in der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt durch entsprechende Aufsätze, die Arbeit des Reichsausschusses unterstützt und damit den Interessen der praktischen Binnenschiffahrt gedient. Den Vereinsmitgliedern wurden außer den Berichten über die regelmäßigen Sitzungen und Tagungen auch die Berichte über die Sitzungen und die Tätigkeit des Reichsausschusses bekanntgegeben.

Vorstand und Verwaltungsrat.

Nach den in der ordentlichen Hauptversammlung vom 17. März erfolgten teilweisen Neuwahlen setzte sich der Vorstand und der Verwaltungsrat wie folgt zusammen:

Vorstand.

Vorsitzender: Flamm, Geh. Reg. Rat, Prof., Berlin-Nikolassee;
1. stellv. Vorsitzender: Stinnes, Gustav, Kommerzienrat, Mülheim-Ruhr;
2. stellv. Vorsitzender: de Thierry, Dr. ing. h. c., Geh. Baurat, Prof., Berlin-Grunewald;
Geschäftsführer: Major a. D. Punt, Berlin.

Verwaltungsrat
(nach Stromgebieten).

Donau:	Luppe, Oberbürgermeister, Nürnberg.
Necker:	Bosch, Stuttgart;
	Hitzler, Ministerialdirektor, Berlin;
	Dr. v. Mülberger, Oberbürgermeister, Eßlingen a.N.
Main:	Kahle, Kommerzienrat, Würzburg.
Rhein:	Berninghaus, Werftbesitzer, Duisburg;
	Schmitz, Dr., Syndikus, Duisburg;
	Welker, Gen.-Direktor, Duisburg;
	Freiherr von Rolf, Duisburg;
	Köhler, Oberbürgermeister, Worms;
	Jaeger, Gen.-Direktor, Mannheim;
	Diederichs, Assessor, Dir., Dortmund.
Ems:	Schulte, Reeder, Emden;
	Dieckmann, Landeshauptmann, Münster i. W.
Weser:	Barkemeyer, Direktor, Bremen;
	Becker, Dr., Oberbürgermeister, Minden i. W.;
	Endemann, Bankdirektor, Hannover;
	Meyer, F. W., Senator, Hameln;
	Michelau, H., Syndikus b. Nordd. Lloyd, Bremen.
Elbe:	Heesch, Schiffahrtsdirektor, Hamburg;
	Bayer, Schiffahrtsdirektor, Hamburg;
	Engel, Fr., Schiffahrtsdirektor, Magdeburg;
	Zuckschwerdt, Geh. Kommerzienrat, Magdeburg;
	Andreae, Joachim Fr., Reeder, Magdeburg;
	Karst, Dr., Syndikus, Dresden;
	Gleitz, Schiffahrtsdirektor, Dresden.
Märk. Wasserstr.:	Brandenburg, Reeder, Berlin;
	Contag, Geh. Baurat, Berlin-Friedenau;
	Krause, Stadtbaurat a. D. u. Geh. Baurat, Berlin;
	Sievers, Reg.- u. Baurat, Berlin-Wilmersdorf,
Mecklenburg:	Baltzer, Prof., Dr., Wismar.
Oder:	Manasse, Dr., Kommerzienrat, Stettin;
	Rischowski, Dir., Breslau VI;
	Thielecke, Schiffahrtsdirektor, Breslau;
	Gothein, Dr., Reichsminister a. D., Berlin.
Ostpreußen:	Cuno, H., Kaufmann, M. d. R., Königsberg;
	Dumont du Voitel, Reeder, Königsberg.

Am 7. Dezember verschied unser langjähriger hochverehrter Schatzmeister, Herr Handelsgerichtsrat Hugo Heilmann. Sein Ableben bedeutet für den Verein einen schweren Verlust. Einen Nachruf hat der Vorstand seiner Zeit in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" veröffentlicht.

Versammlungen und Sitzungen.

Die ordentliche Hauptversammlung fand am 17. März 1921 mit folgender Tagesordnung statt:

1. Geschäftliche Mitteilungen;
2. Erstattung des Geschäftsberichts für das Jahr 1920 (Berichterstatter: der Geschäftsführer);
3. Bericht über die Finanzgebarung des Zentral-Vereins im Jahre 1920) Berichterstatter: der Schatzmeister):
4. Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1920 und Entlastung des Schatzmeisters (Berichterstatter: die Rechnungsprüfer);
5. Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1921;
6. Wahlen des Vorstandes und des Verwaltungsrates;
7. Zuwahlen von Einzelmitgliedern zum Großen Ausschuß;
8. die erforderliche Schiffsgröße für unsere Kanäle;
9. Vortrag des Herrn Zivil-Ing. Hallinger-München: „Die Main-Donau-Wasserstraße und ihre Höchstentwicklung".

Folgende Sitzungen des Großen Ausschusses fanden statt:

11. Mai 1921:

Tagesordnung:

1. Geschäftliches;
2. Ersatzwahl eines Mitgliedes für den Prüfungsausschuß der Schlichting-Stiftung;
3. Vortrag mit Lichtbildern des Herrn Bürgermeister Sigloch-Stuttgart: „Der augenblickliche Stand des Projektes einer Rhein-Neckar-Donau-Verbindung".

20. Oktober 1921:

Tagesordnung:

1. Geschäftliches;
2. Vortrag mit Lichtbildern des Herrn Professors Dr. Durst-hoff-Oldenburg: „Der Plan des Küstenkanals. Eine Wasserstraßenverbindung von der Ems bei Dörpen zur Unterweser über Campe, Oldenburg, Elsfleth".

13. Dezember 1921:

Tagesordnung:

1. Geschäftliches;
2. Lichtbildervortrag des Herrn Reg.- und Baurat Dr.-Ing. Teubert-Minden i. W.: „Die Bedeutung des Betonschiffbaues für die Binnenschiffahrt".

Am 13. Dezember fand ferner eine außerordentliche Hauptversammlung mit folgender Tagesordnung statt:

1. Beschlußfassung über Änderung des § 4 der Satzungen (allgemeine Erhöhung der Mitgliederbeiträge);
2. Geschäftliche Mitteilungen.

Auf dieser Hauptversammlung wurde die jetzt in Gültigkeit befindliche allgemeine Erhöhung der Mitgliederbeiträge einstimmig beschlossen.

Die bedeutsamste Versammlung war die vom 4. bis 6. Juli in München abgehaltene gemeinsame Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, des Main-Donau-Stromverbandes und des Deutsch-österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt. Es wird davon abgesehen, hier die Tagesordnung wegen ihres großen Umfanges im einzelnen zu verlesen.

Die Vorbereitungen für diese Tagung litten unter einigen Schwierigkeiten, da es nicht leicht war, die verschiedenen für die Tagesordnung vorliegenden Wünsche zu vereinigen. Es gelang jedoch schließlich, eine allen Wünschen entsprechende Tagesordnung, die besonders von den beiden bayerischen Kanalvereinen vorgeschlagen war, festzusetzen.

Die Tagung verlief unter außerordentlich starker Beteiligung. Viele bekannte Persönlichkeiten aus dem ganzen Deutschen Reich, aus Österreich, der Schweiz, Ungarn, Jugoslavien, waren erschienen. Besonders stark waren auch die Reichs- und Staatsbehörden vertreten. Der bayerische Ministerpräsident v. Kahr und der Reichsverkehrsminister Gröner hoben in längeren Ansprachen die Bedeutung der Tagung hervor.

Die Vorträge brachten eine große Fülle von Anregungen; sehr interessante Mitteilungen wurden gemacht über die Bedeutung der Donau in den übrigen Donauländern. Eine Besichtigung des im Bau befindlichen Walchenseewerks und der Kraftanlagen an der mittleren Isar schlossen die bedeutsame Veranstaltung ab.

Die Tagung hat wesentlich dazu beigetragen, das Interesse für den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes, besonders in Süddeutschland, zu vertiefen. Durch eine vor der eigentlichen Tagung stattgefundene Sitzung des Ausschusses des deutsch-österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt war Gelegenheit gegeben, die alten Beziehungen zu den Binnenschiffahrtsinteressenten der uns befreundeten Länder wieder aufzunehmen und sich über die Organisation in diesem Verbande auszusprechen. Diese Aussprache ergab völlige Übereinstimmung dahin, daß die politische Lage heute noch so ungewiß sei, daß keine endgültigen Beschlüsse über Änderung der Organisation gefaßt werden konnten. Es wurde daher beschlossen, die Frage der Organisation dieses Verbandes zu ver-

tagen und in der Zwischenzeit mit Binnenschiffahrtsorganisationen uns befreundeter Staaten zwecks Beitritt zum Verbande Fühlung zu nehmen.

Ende September erhielt der Verein die Mitteilung, daß die Stadt Essen beabsichtige, im Frühjahr 1922 eine Ausstellung für Wasserbau und Binnenschiffahrt in Essen zu veranstalten. Es wurde daher zum 19. Oktober eine Versammlung von Vertretern sämtlicher deutscher Kanalvereine nach Berlin einberufen, um die Frage der Beteiligung an der Ausstellung, ihre Unterstützung und Auswertung zu besprechen. Sämtliche auf der Sitzung vertretene Kanalvereine bekundeten ein lebhaftes Interesse für die Ausstellung und sagten ihre Beschickung zu. Der Zentralverein übernahm es, die Ausstellung nach besten Kräften zu unterstützen und sich dafür einzusetzen, daß alle deutschen Kanalvereine sich an derselben beteiligten.

Auf einer am folgenden Tage, dem 20. Oktober, stattfindenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde beschlossen, sowohl in Essen, als auch in Magdeburg, gelegentlich der Miama Tagungen abzuhalten. Über die Essener Veranstaltung, über die eingehende Berichte in den Heften 7, 8 und 9 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" enthalten sind, wird erst im Geschäftsbericht für 1922 berichtet werden.

Verwaltungssitzungen fanden statt am 17. März 1921, 20. Oktober 1921, ferner am 13. Dezember 1921 eine Besprechung der anwesenden Verwaltungsmitglieder. Am 19. Oktober fand unter dem Vorsitz von Geheimrat Flamm eine Sitzung des Ausschusses zur Prüfung der Frage der erforderlichen Schiffsgröße für unsere Kanäle statt. Die Sitzung beschränkte sich zunächst auf eine allgemeine Aussprache. Die Arbeiten des Ausschusses sind noch nicht abgeschlossen und werden fortgesetzt werden.

Vertretung des Zentralvereins bei Veranstaltungen und Versammlungen anderer Körperschaften.

Vertreter des Zentralvereins nahmen außer an der bereits erwähnten, gemeinsam mit anderen Verbänden einberufenen Münchener Tagung an folgenden Veranstaltungen teil: 25. Hauptversammlung und Feier des 25jährigen Bestehens des Schiffahrtsvereins zu Breslau am 15. Januar 1921 in Breslau,

Hauptversammlung des Brandenburgischen Odervereins zu Frankfurt a. O., der sich die Gründungsversammlung des Elbe-Oder-Kanal-Vereins, Sitz Guben, anschloß, am 20. Januar 1921 in Frankfurt a. O.,

29. Hauptversammlung des bayerischen Kanal-Vereins am 15. Februar 1921 in Ingolstadt,

Gründungsversammlung des Instituts für Verkehrslehre in Köln, am 25. und 26. April 1921, veranstaltet von der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrslehre.

Ordentliche Hauptversammlung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 10. September 1921 in Heidelberg.

Mitgliederbewegung:

An Mitgliedern zählte der Zentralverein:

	1920	1921
Zweigvereinen	13	13
Staatlichen Verwaltungen	10	11
Städteverwaltungen	87	87
Handelskammern	66	62
Landwirtschaftskammern	2	2
Schiffahrts- und Kanalvereine	32	34
Sonstige Vereine	48	42
Großfirmen	128	160
Einzelmitglieder	619	641

Neu beigetreten sind dem Zentralverein im Jahre 1921:
95 Einzelmitglieder
36 Großfirmen,
24 Körperschaften,
2 lebenslängliche Mitglieder.

Ausgeschieden sind im Jahre 1921:
durch Austritt 49,
durch Ausschluß wegen Nichtzahlung der Beiträge 19,
durch Tod folgende 13 Mitglieder:
Geh. Baurat Lütjohann, Kiel;
Eisenbahndirektor Schönfeld, Lippstadt;
Ing. Collardin, Köln;
Oberbürgermeister Piq, M.-Gladbach;
Edmund Piper, Duisburg-Ruhrort;
Kommenzienrat C. G. Nordahl, Stettin;
Alfred Meyer, Stettin;
Werftbesitzer Jos. L. Meyer, Papenburg;
Reg.- und Baurat Gröhe, Charlottenburg;
Hans Humann, Pasing;
S. M. König Ludwig von Bayern;
Ing. Umlauf, Berlin;
Handelsrichter Hugo Heilmann, Berlin.

Finanzlage.

Über die Finanzlage wird unter Punkt 3 der Tagesordnung berichtet werden.

Tätigkeit der Geschäftsstelle:

Es wurden bearbeitet in Angelegenheit des Zentralvereins 2396 Schreiben, für die Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1377 Schreiben, für den Deutsch-österreich.-ung.-schweiz. Verband für Binnenschiffahrt 63, für die Schlichting-Stiftung 10 und für die Schiffer-Unterstützungskasse 9.

Tätigkeit des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt.

Die Hauptfragen, die den Reichsausschuß im abgeschlossenen Geschäftsjahr beschäftigten, waren zunächst wieder dieselben wie im Jahre vorher. Im Vordergrund stand die Eisenbahntariffrage. An allen zuständigen Stellen, dem Reichsverkehrsministerium, dem Reichseisenbahnrat, dem Reichswirtschaftsrat und dem Reichstag wurde für die Forderung der Binnenschiffahrt schärfstens eingetreten, so daß wesentliche Erfolge für die Binnenschiffahrt erzielt wurden. Daneben wurden die Fragen der Organisation behandelt. Das Streben, namentlich in den behördlichen Organisationen, dem Reichsausschuß Sitz und Stimme zu verschaffen, war durchweg von Erfolg gekrönt. Mit den übrigen Verkehrsorganisationen wurde engere Fühlung und Zusammenarbeit gewonnen. Bezüglich des Friedensvertrages beschäftigte sich der Reichsausschuß, nachdem die Hauptarbeit in den Fragen der Schiffsabgabe und der Entschädigung geleistet worden war, hauptsächlich mit den Fragen der Internationalisierung der Ströme.

Schließlich waren auch die Fragen des Binnenschiffahrtsgewerbes selbst in größerem Umfange Gegenstand der Verhandlungen. Solche Fragen waren insbesondere: Ablösung der auf deutschen Binnenschiffen ruhenden holländischen Hypotheken, Binnenschiffahrtsstatistik, Befähigungsnachweise, einheitliche Polizeiordnung, Verkehrssteuer, Schiffahrtsabgabe, Aviskarten, Baubeaufsichtigung und Klassifizierung der Schiffe, Eichung, Bewachungskosten bei Überwinterung, Kohlenersparnis, Reichswasserschutz, Arbeitszeitgesetze, Betriebsrätegesetz, Ausführung der Genfer Beschlüsse.

Die Zeitschrift für Binnenschiffahrt ging am 1. Januar 1921 vom Verlag Rudolf Mosse an den Verlag Reinhold Strauß über. Die Schriftleitung hat sich bemüht, in dem neuen Verlage die Zeitschrift weiter auszugestalten und den Wert des redaktionellen Teils zu erhöhen. Eine Anzahl von Zweigvereinen wurde auf dem Titelblatt unter diejenigen Vereine aufgenommen, deren Organ die Zeitschrift für Binnenschiffahrt gleichzeitig ist. Gelegentlich der Münchener Ausstellung und Tagung wurde eine Festnummer herausgegeben.

Aus mehrfachen Anerkennungen, welche der Schriftleitung zugegangen sind, können wir schließen, daß die Verbesserungen der Zeitschrift Beifall unter unseren Mitgliedern gefunden haben. An der weiteren Ausgestaltung und Verbesserung wird seitens der Schriftleitung ständig gearbeitet.

Schlichting-Stiftung.

Der Ehrenpreis für die Preisaufgabe der Schlichting-Stiftung 1919 wurde von 5 eingegangenen Arbeiten der Arbeit des Geh. Baurat M. Contag, Berlin-Friedenau, Mitglied unseres Verwaltungsrats, zuerkannt. Die Arbeit wurde im Heft 23, Jahrgang 1921, der Zeitschrift für Binnenschiffahrt veröffentlicht. Lebhaftes Interesse und große Nachfrage bestand für die hergestellten Sonderdrucke, von denen wir 1120 Stück zum Selbstkostenpreise abgeben konnten.

Meine Herren!

Im verflossenen Jahre sind wir der Erreichung unserer Ziele in manchen Punkten wesentlich näher gekommen. Allerdings ist das Reststück des Mittellandkanals, trotzdem die entsprechende Vorlage bereits im Dezember 1920 durch die preußische Landesversammlung einstimmig angenommen wurde, noch nicht in Angriff genommen worden. Anfang dieses Jahres haben wir daher an das Reichsverkehrsministerium einen besonders begründeten Antrag gerichtet auf beschleunigten Beginn der Bauarbeiten am Mittellandkanal. Auf diesen Antrag ist uns nach zwei Monaten eine Antwort vom Reichsverkehrsministerium zugegangen, dahin gehend, daß das Ministerium die Inangriffnahme weiterer Strecken des Mittellandkanals nicht in Aussicht stellen könne, bevor sich nicht die Länder über das auf sie entfallende Drittel der Baukosten geeinigt hätten. Erneute Verhandlungen in dieser Hinsicht seien eingeleitet.

Meine Herren, heute sind 1½ Jahre her, daß die Mittellandkanalvorlage angenommen wurde. Noch ist aber kein Spatenstich getan. Wann wird der Kanal endlich gebaut werden? Hier muß der Zentralverein seinen ganzen Einfluß geltend machen, und ich möchte hier anregen, daß in der heutigen Hauptversammlung eine entsprechende Entschließung gefaßt und dem Reichsverkehrsministerium sowie den Staatsministerien der beteiligten Länder übermittelt wird.

Dagegen sind die Pläne in Süddeutschland weiter gediehen. Die Neckar-Aktien-Gesellschaft, die Rhein-Main-Donau-Aktien-Gesellschaft wurden gegründet, und die Bauarbeiten an den beiden großen Projekten wurden begonnen.

Andere große Kanalprojekte bei uns in Norddeutschland wurden erörtert, wissenschaftlich geprüft und dadurch der Ver-

wirklichung näher gebracht. Es sei hier nur erwähnt die wichtige Verbindung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes mit den deutschen Nordseehäfen. Aber noch viele andere Projekte, meist für unser Wirtschaftsleben recht wichtiger Art, liegen vor und harren der Genehmigung und Verwirklichung.

Das Reich hat im verflossenen Geschäftsjahr die Wasserstraßen übernommen, es war zu hoffen, daß hierdurch ein großzügiger Reichsplan für den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes und der Wasserkraftgewinnung aufgestellt werden würde. Noch verlautet nichts hiervon, und die Arbeit des Zentralvereins muß sich auch mit diesem Gedanken beschäftigen.

Schließlich gilt es, den berechtigten Ansprüchen der praktischen Schiffahrt in den Fragen der Eisenbahntarifpolitik, der Schiffsablieferung usw. zum Siege zu verhelfen. Hier wird der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt seine fruchtbringende Tätigkeit fortsetzen, während der Zentralverein besonders durch fachmännische Aufsätze in seinem Vereinsorgan, der Zeitschrift für Binnenschiffahrt, diese Tätigkeit nach besten Kräften durch die Propaganda unterstützen wird.

Sehr erfreulich war es, daß wir im letzten Jahre in München Gelegenheit hatten, die Fäden zu dem uns befreundeten Auslande wieder anzuknüpfen. Diese Bestrebungen wurden in diesem Jahre in Essen, hier besonders mit Holland und Schweden, fortgesetzt. Die Holländer zeigten ein besonders reges Interesse für unsere Arbeiten, und wir hoffen, mit den holländischen Binnenschiffahrtskreisen in engere freundschaftliche Beziehungen treten zu können.

Ein wichtiges Werbemittel für unsere Bestrebungen bilden die in diesem Jahre stattfindenden Ausstellungen. Die Essener Ausstellung kann als geradezu mustergültig bezeichnet werden. Durch dieselbe ist unseren Bestrebungen ein außerordentlicher Dienst erwiesen worden. Gewissermaßen eine Fortsetzung dieser Ausstellung wird die Abt. Binnenschiffahrt auf der Miama 1922 in Magdeburg bilden. Die Anmeldungen auch zu dieser Ausstellung sind außerordentlich zahlreich. Die Ausstellung verspricht ebenfalls vorzüglich zu werden.

So liegt wieder ein großes Feld der Tätigkeit vor uns. Zahlreich sind die Aufgaben und Fragen, die auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt und des Ausbaues des deutschen Wasserstraßennetzes zu lösen sind. Welche und wie viele dieser Fragen gelöst werden können, wird von der politischen Entwicklung abhängen, die gerade in diesen Tagen neue Krisen zu überwinden hat. Jedenfalls werden alle diese Aufgaben unsere angestrengteste Mitarbeit verlangen.

Wir sind überzeugt, daß gerade die Binnenschiffahrt als besonders wichtiges und unentbehrliches Verkehrsmittel und der Ausbau unseres Waserstraßenetzes und unserer Wasserkräfte wesentlich zum Wiederaufbau Deutschlands und seiner Wirtschaft beitragen werden.

Vorsitzender: Wünscht einer der Herren zum Geschäftsbericht das Wort? Es ist dies nicht der Fall. Der Geschäftsbericht ist somit genehmigt. Ich möchte Ihnen nun noch eine Entschließung vorlegen, die sich auf die Fortführung der Bauarbeiten am Mittellandkanal bezieht.

Major Punt verliest folgende Entschließung:

Entschließung.

Im Dezember 1920 hat die preußische Landesversammlung einstimmig die Mittellandkanal-Vorlage angenommen. Am 1. April 1921 gingen die Wasserstraßen auf das Reich über. Während das Reich bereit ist, seine anteiligen Kosten für den Bau des Mittellandkanals bereitzustellen, können sich die beteiligten Länder über das auf sie entfallende Drittel der Baukosten noch nicht einigen. Das Reichsverkehrsministerium kann nur aus diesem Grunde die Inangriffnahme weiterer Strecken des Mittellandkanals nicht in Aussicht stellen.

Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt stellt fest, daß heute, 1½ Jahre nach Annahme der Vorlage in der preußische Landesversammlung, noch kein Spatenstich zur Vollendung des Reststückes des Mittellandkanals getan ist. Er weist im Gegensatz hierzu auf die fortschreitenden Arbeiten an den süddeutschen Kanälen hin und richtet an das Reichsverkehrsministerium und an die Staatsministerien der beteiligten Länder die dringende Bitte, die schwebenden Verhandlungen über die Bereitstellung der Baukosten so zu beschleunigen, daß die Bauarbeiten an dem Reststück des Mittellandkanals, dessen Vollendung für ganz Norddeutschland von größter wirtschaftlicher Bedeutung ist, in kürzester Frist begonnen werden können.

Vorsitzender: Wünscht einer der Herren das Wort? Ist einer der Herren gegen diese Entschließung? Dies ist nicht der Fall, die Entschließung ist einstimmig angenommen. Wir kommen nun zum Punkt 3.

Major Punt: An Stelle des verstorbenen Schatzmeisters, Herrn Handelsgerichtsrat Heilmann, habe ich es zu unternehmen, Bericht über die Jahresrechnung für das Jahr 1921 zu erstatten.

Die Jahresrechnung 1921 stellt sich wie folgt:

Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Einnahmen:		Ausgaben:	
Bestand 1. 1. 1921	600,06 M.	Gehälter	69 997,67 M.
Mitgliederbeiträge	102 248,10 „	Reisekosten	5 025,60 „
Zinsen	3 984,64 „	Bürobedürfnisse, Porti pp.	20 292,14 „
Verschiedene	11 672,45 „	Sitzungen, Drucklegungen pp.	4 887,50 „
		Kosten der Zeitschrift	7 466,30 „
		Beiträge und Verschiedene	2 768,90 „
	118 505,25 M.		110 438,11 M.
		Übertrag auf den 1. 1. 1922	8 067,14 „
	118 505,25 M.		118 505,25 M.

Der Zentralverein hat einen Effektenbestand von 88 744 M., der bei der Solidität der Anlagen heute nur einen Wert von 57 000—58 000 M. repräsentiert.

Schlichting-Stiftung.

Einnahmen:		Ausgaben:	
Bestand 1. 1. 1921	1 936,25 M.	Porti	9,40 M.
Zinsen	564,35 „	Ehrenpreis Geh. Rat Contag	1000,00 „
	2 500,60 M.		1009,40 M.
		Übertrag auf den 1. 1. 1922	1491,20 „
	2 500,60 M.		2 500,60 M.

Die Schlichting-Stiftung hat einen Effektenbestand von 15 700 M., der heute etwa einen Wert von 9000 M. repräsentiert.

Schiffer-Unterstützungskasse.

Einnahmen:		Ausgaben:	
Bestand 1. 1. 1921	2 500,30 M.	Porti pp.	45,00 M.
Zinsen	273,85 „		
	2 774,20 M.		45,00 M.
		Übertrag auf den 1. 1. 1922	2 729,20 „
	2 774,20 M.		2 774,20 M.

An Effekten sind vorhanden: 7000 M. 3½proz. Deutsche Reichsanleihe, die heute einen Wert von etwa 4600 M. hat.

Vorsitzender: Wünscht einer der Herren das Wort? Es ist nicht der Fall. Wir kommen nun zum Punkt 4. Die Rechnungsprüfer sind verhindert. Der Herr Geschäftsführer wird die Niederschriften über die Prüfungen der Jahresrechnungen verlesen.

Major Punt: Im vergangenen Jahre wurden als Rechnungsprüfer die Herren Direktor Kins und Reeder Brandenburg gewählt, letzterer war verhindert, an der Prüfung teilzunehmen. Direktor Kins hat mich beauftragt, seine Niederschriften zu verlesen.

Niederschrift

über die Prüfung der Jahresrechnung für den Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt für das Jahr 1921.

Die Sitzung fand statt am 10. Januar 1922, vorm. 11 Uhr, in dem Büro der Firma Müller & Heilmann, Berlin, Oranienburger Straße 33. Anwesend waren die Herren: Direktor Kins, Reeder Brandenburg (verhindert).

Nach einer Prüfung der Einzeleintragungen, die durch Stichproben erfolgte, wird festgestellt, daß die Einnahmen, die etatsmäßig mit . . . . . 92 300,— M.
veranschlagt waren, den Betrag von . . . . . 117 905,19 M.
ergeben.

Die Ausgaben betragen . . . . . 110 438,11 M.,
sodaß Mehreinnahmen in Höhe von . . . . . 7 467,08 M.
erzielt wurden.

Der Überschuß des Jahres 1920 betrug . . . 600,06 M.,
so daß sich nunmehr als Bestand für 1. 1. 22 . . 8 067,14 M.
ergibt.

Charlottenburg, den 16. Januar 1922.

Johannes Kins.

Niederschrift

über die Prüfung der Jahresrechnung für den Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt für das Jahr 1921.

Die Sitzung fand statt am 10. Januar 1922, vorm. 11 Uhr, in dem Büro der Firma Müller & Heilmann, Berlin, Oranienburger Straße 33. Anwesend waren die Herren: Direktor Kins, Reeder Brandenburg (verhindert).

Aus dem Kassenbuch ergaben sich für das Jahr 1921 Einnahmen von insgesamt . . . . . 117 905,19 M.

Diese Einnahmen setzen sich zusammen aus Beiträgen, Einnahmen aus dem Verkauf von Zeitschriften sowie Zinsen aus Bankguthaben und Effekten.

In den Ausgaben ergibt die Kasse den Betrag von . . . . . 110 438,11 M.,
so daß ein Kassenüberschuß verbleibt von . . . 7 467,08 M.

Die Übereinstimmung der Belege mit den Eintragungen wurde durch umfangreiche Stichproben festgestellt.

Charlottenburg, den 16. Januar 1922.

Johannes Kins.

Niederschrift

über die Prüfung der Jahresrechnung der Schlichting-Stiftung für das Jahr 1921.

Die Sitzung fand statt am 10. Januar 1922, vorm. 11 Uhr, in dem Büro der Firma Müller & Heilmann, Berlin, Oranienburger Straße 33. Anwesend waren die Herren: Direktor Kins, Reeder Brandenburg (verhindert).

Aus dem Kassenbuch ergaben sich für das Jahr 1921 Einnahmen von insgesamt . . . . . 2 500,60 M.

Die Einnahmen stellen Zinsen aus Bankguthaben und Effekten dar.

In den Ausgaben ergibt die Kasse . . . . 1 009,40 M.,

so daß ein Kassenbestand von . . . . . 1 491,20 M. verbleibt.

Charlottenburg, den 23. Januar 1922.

Im Auftrage des Herrn Direktor Kins geprüft und richtig befunden.

Paul Schlafge.

Niederschrift

über die Prüfung der Jahresrechnung der Schlichting-Stiftung für das Jahr 1921.

Die Sitzung fand statt am 10. Januar 1922, vorm. 11 Uhr, in dem Büro der Firma Müller & Heilmann, Berlin, Oranienburger Straße 33. Anwesend waren die Herren: Direktor Kins, Reeder Brandenburg (verhindert).

Nach einer Prüfung der Rechnungsbelege, die mit den Büchern übereinstimmend befunden wurden, ergab sich ein Kassenbestand von

1 491,20 M.

Charlottenburg, den 23. Januar 1922.

Im Auftrage des Herrn Direktor Kins geprüft und richtig befunden.

Paul Schlafge.

Niederschrift

über die Prüfung der Jahresrechnung der Schiffer-Unterstützungskasse für das Jahr 1921.

Die Sitzung fand statt am 10. Januar 1922, vorm. 11 Uhr, in dem Büro der Firma Müller & Heilmann, Berlin, Oranienburger Straße 33. Anwesend waren die Herren: Direktor Kins, Reeder Brandenburg (verhindert).

Nach einer Prüfung der Rechnungsbelege, die mit den Büchern übereinstimmend befunden wurden, ergab sich ein Kassenbestand von

2 729,20 M.

Charlottenburg, den 23. Januar 1922.

Im Auftrage des Herrn Direktor Kins geprüft und richtig befunden.

Paul Schlafge.

Niederschrift

über die Prüfung der Jahresrechnung der Schiffer-Unterstützungskasse für das Jahr 1921.

Die Sitzung fand statt am 10. Januar 1922, vorm. 11 Uhr, in dem Büro der Firma Müller & Heilmann, Berlin, Oranienburger Straße 33. Anwesend waren die Herren: Direktor Kins, Reeder Brandenburg (verhindert).

Aus dem Kassenbuch ergaben sich Einnahmen für das Jahr 1921 von insgesamt . . . . . 2 774,20 M.

Diese Einnahmen stellen Zinsen aus Bankguthaben und Effekten dar.

Die Ausgaben betragen . . . . . 45.— M.,

so daß ein Kassenbestand von . . . . . 2 729,20 M. verbleibt.

Charlottenburg, den 23. Januar 1922.

Im Auftrage des Herrn Direktor Kins geprüft und richtig befunden.

Paul Schlafge.

Vorsitzender: Hat einer der Herren etwas zu bemerken? Ich beantrage Entlastung. Ist jemand gegen die Entlastung? Da dies nicht der Fall, ist die Entlastung ausgesprochen.

Wir kommen zum Punkt 5: Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1922. Wir haben uns bemüht, verschiedene Herren zu bekommen. Zugesagt hat Herr Direktor Becker der Ziegelei-Transport-Gesellschaft, Berlin. Vorgeschlagen wird ferner Herr Zeitz, Berlin, der leider nicht persönlich zu erreichen war, da verreist. Ist jemand gegen diese Herren? Da sich kein Widerspruch erhebt, sind die Herren gewählt. Sollte Herr Zeitz aber nicht zustimmen, so beantrage ich, den Vorstand zu ermächtigen, einen anderen Rechnungsprüfer selbständig wählen zu dürfen. Ein Widerspruch wird nicht erhoben.

Wir kommen jetzt zum Punkt 6.

Meine Herren! Sie wissen alle, daß die Teuerung Anfang des Jahres kolossal zugenommen hat. Wir haben uns lange bemüht, mit unserem Etat auszukommen; das ist aber nicht mehr möglich. Ich schlage daher vor, auf die Mitgliederbeiträge für das laufende Jahr einen 50prozentigen Teuerungszuschlag zu erheben und die Mitgliederbeiträge für das folgende Jahr zu erhöhen. Ich bitte den Herrn Geschäftsführer, die dieserhalb zu fassenden Beschlüsse zu verlesen.

Major Punt: Es wäre folgender Beschluß zu fassen:

Beschluß:

„Die am 8. Juni 1922 in Berlin tagende ordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt beschließt, daß infolge der Anfang des Jahres eingetretenen enormen Teuerung ein einmaliger 50prozentiger Teuerungszuschlag auf sämtliche Mitgliederbeiträge für das Jahr 1922 nachträglich zu erheben ist."

Vorsitzender: Ist einer der Herren dagegen? Es ist dies nicht der Fall; der Antrag ist einstimmig angenommen. Ich bitte den Herrn Geschäftsführer, den neuen § 4 der Satzungen zu verlesen.

Major Punt: Es wird vorgeschlagen, den § 4 der Satzungen wie folgt zu ändern:

Der Jahresbeitrag beträgt:

a) für Zweigvereine mindestens 4 Mark für jedes Mitglied, die Anzahl der Mitglieder berechnet nach dem Stande vom 1. Januar eines jeden Jahres, mindestens jedoch im ganzen 600 Mark;
b) für Fachvereine als körperschaftliche Mitglieder mindestens 600 Mark;
c) für sonstige körperschaftliche Mitglieder mindestens 1000 Mark, und
d) für Einzelmitglieder mindestens 100 Mark für das Jahr, oder einmalig mindestens 2000 Mark.

Der Verwaltungsrat kann den Jahresbeitrag für körperschaftliche Mitglieder in besonderen Fällen in anderer Weise regeln; für Schiffseigner, die nicht Inhaber einer handelsgerichtlich eingetragenen Firma sind, sowie für Angehörige der Schiffsmannschaft kann er den Beitrag auf 20 Mark ermäßigen.

Die Beiträge für das folgende Jahr würden also verdoppelt werden.

Vorsitzender: Ist einer der Herren dagegen? Es ist nicht der Fall; der Antrag ist damit einstimmig angenommen.

Wir kommen jetzt zum Punkt 7.

Meine Herren, Sie wissen alle, daß uns unser hochverehrter Schatzmeister, der Handelsgerichtsrat Herr Hugo Heilmann, durch den Tod entrissen wurde. Es ist uns gelungen, Herrn Direktor Kins als Schatzmeister zu gewinnen. Herr Direktor Kins hat die Güte gehabt, zuzusagen. Wir werden die Arbeiten aber so herrichten, daß Herr Kins, der als Direktor der Dampfschiffahrts-Gesellschaft Stern schon sehr mit Arbeiten überhäuft ist, durch die Arbeiten des Schatzmeisters nicht zu sehr in Anspruch genommen wird.

Ist jemand gegen die Wahl? Es erhebt sich kein Widerspruch. Herr Direktor Kins ist somit als Schatzmeister gewählt.

Wir haben jetzt noch die Wahlen zum Verwaltungsrat. Die Dauer der Mitgliedschaft beträgt drei Jahre; jedes Jahr scheidet ein Drittel der Mitglieder aus. Die Herren, die jetzt ausscheiden, wird der Herr Geschäftsführer verlesen.

Major Punt: Es sind dies folgende Herren: Engels, Gleitz, Gothein, Hitzler, Heesch, Jaeger, Kahle, Karst, Köhler, Krause, Luppe und v. Mülberger. Für Herrn Dr. Karst kommt eine Wiederwahl nicht in Frage, da dieser mit Ablauf des Jahres seinen Austritt aus dem Zentralverein erklärt hat.

Es wird vorgeschlagen, die eben verlesenen Herren, mit Ausnahme von Herrn Dr. Karst, neu zu wählen. Ferner schlägt der Vorstand vor, daß Herr Kommerzienrat Lang, Würzburg, neu zugewählt wird.

Vorsitzender: Ich schlage ferner vor, den Geschäftsführer, Herrn Major Punt, mit in den Verwaltungsrat hineinzuwählen, da wir dann leichter und besser arbeiten können. Es ist dies bei anderen Vereinen auch der Fall und daher berechtigt.

Bestehen gegen die Vorschläge Bedenken? Es ist nicht der Fall. Die Wahlen sind somit ausgesprochen.

Für das nächste Jahr wollen wir die Satzungen ändern und versuchen, den Verwaltungsrat zu verkleinern. Mit einem Apparat von 40 Mitgliedern ist nicht zu arbeiten. Viele Herren kommen nicht zu den Sitzungen. Wir haben jetzt zwei Sitzungen gehabt, die nicht beschlußfähig waren. Dies vorläufig nur zu Ihrer Information.

Punkt 7 ist somit erledigt. Wir kommen zum Punkt 8.

Major Punt: Mit den Mitgliedern des Großen Ausschusses verhält es sich wie mit denen des Verwaltungsrates. In jedem Jahre scheiden nach dreijähriger Amtszeit ein Drittel der Mitglieder aus. Es sind dies in diesem Jahre folgende Herren: Bassel, Geh. u. Baurat, Berlin; Behrend, Professor, Mannheim; Blümcke, Direktor, Mannheim; Burchardt, Handelsrichter, Charlottenburg; Düsing, Reg.- u. Geh. Baurat, Ahlbeck; Faehndrich, Reg.- u. Baurat, Stettin; Flohr, Kommerzienrat, Berlin; Gerlach, Fr., Geh. Baurat, Schöneberg; Grantz, Geh. Reg.-Rat, Prof., Berlin; Lotz, Dr., Universitätsprofessor, Berlin; Lütgens, Henry, Großkaufmann u. Reeder, Tannenhöft

in Großhahnsdorf; Schümann, E., Reg.-Rat, Südende b. Berlin; v. Studnitz, Reg.-Rat a. D., Grunewald; Tetens, Dr., Geschäftsführer, Charlottenburg; Vahland, Direktor, Bremen; Hauff, Fabrikbesitzer, Stuttgart; Hanne, Rudolf, Direktor, Breslau; Buchloh, Mülheim; Rothenbucher, Carl, Berlin; Scharrer, G., Duisburg; Tourneau, Geh. Justizrat, Magdeburg; Schmick, Geh. Oberbaurat, München.

Mit Ausnahme des Herrn Lütgens, der von einer Wiederwahl abzusehen bittet, da er sich von seinem Berufe zurückgezogen hat, haben sich sämtliche Herren mit einer Wiederwahl einverstanden erklärt. Es wird daher vorgeschlagen, die eben verlesenen Herren, mit Ausnahme von Herrn Lütgens, wieder zu wählen. Ferner wird vorgeschlagen, als Einzelmitglied Herrn Reg.- und Baurat v. Both mit hinzuzuwählen.

Vorsitzender: Hat einer der Herren etwas gegen die Wahlen einzuwenden? Es ist dies nicht der Fall; die Herren sind hiermit wiedergewählt.

Professor Baltzer, Wismar: Ich möchte noch eine Anregung der Versammlung vortragen. Der Zentralverein wolle beschließen, die Vereinsleitung zu bitten, sie wolle dahin wirken, daß auf Grund des jetzt vorliegenden Materials ein Normalplan für das norddeutsche Binnenwasserstraßennetz ausgearbeitet werde.

Als der Krieg die Notwendigkeit darlegte, das deutsche Wasserstraßennetz weiter auszubauen, regte sich überall das Interesse für diesen Ausbau. Zahlreiche Vereine traten mit ihren Wünschen und Plänen an die Öffentlichkeit. Es entstand jedoch auch ein Kampf der Interessen. Der Kampf an und für sich würde nicht schaden, denn Kampf ist Leben. Bei den vielfach entgegenstehenden Interessen würden wir jedoch machtlos sein, wenn wir nicht eine gemeinsame Vertretung haben. Jeder Minister ist in Geldsachen zugeknöpft, besonders der Finanzminister. Einzelne Kanalgruppen treten nun an den Minister heran. Der einzelne Verein wird im allgemeinen wenig erreichen können. Es ist etwas ganz anderes, wenn wir einen Einheitsplan aufstellen. Die süddeutschen Herren haben es uns mit Erfolg vorgemacht; ich beglückwünsche sie und rege eine Nachahmung für Norddeutschland an. Es ist notwendig, daß wir uns in unseren Wünschen mäßigen und ein Kompromiß zu Stande bringen, auch müssen wir nicht alles auf einmal wollen, das Reichsinteresse muß im Vordergrund stehen. In der heutigen Zeit kann nur eine Autorität eine solche Anregung für einen Reichsplan geben. Die Anregung würde am besten von unserem Vorsitzenden, Herrn Geheimrat Flamm, ausgehen. Wir müssen ihm zunächst in diesem Punkte freie Hand lassen; durch seine Anregung wird schon eine Arbeitsgemeinschaft zu Stande kommen.

Ich bitte diese meine Ausführungen nur als Anregung zu betrachten, aber entgegennehmen zu wollen.

Vorsitzender: Wünscht jemand das Wort?

Professor Gerlach: Es hat schon einmal der Plan bestanden, eine Denkschrift auszuarbeiten, in welcher die Notwendigkeit neuer Wasserstraßen begründet wird. Wenn ich nicht irre, hatte Sympher bereits mit der Arbeit begonnen. Ich weiß aber nicht, wie weit sie gediehen ist und möchte anregen, daß der Herr Vorsitzende sich dieserhalb an das Reichsverkehrsministerium wenden möge, um festzustellen, wie weit der damaligen Anregung gefolgt ist. Es kann nicht schaden, wenn ein Druck ausgeübt wird, und ich möchte vorschlagen, dieser Anregung stattzugeben.

Reg.- und Baurat v. Both: Im Reichstag ist bei der Beratung des Haushalts der Wunsch ausgesprochen worden, eine eingehende Denkschrift über den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes zu erhalten. Daß aber eine Anregung des Zentralvereins die Sache unterstützen wird, unterliegt keinem Zweifel.

Vorsitzender: Ich danke den beiden Rednern für die gegebenen Mitteilungen. Der Anregung wird Folge gegeben, und wir werden uns mit den in Betracht kommenden Stellen in Verbindung setzen.

(Fortsetzung des Berichts mit dem Vortrag des Herrn Oberbaurat Plate über den Hansa-Kanal folgt im Heft 14.)

Erwiderung auf den Artikel: „Erfahrungen mit dem für das Schleppamt Hannover erbauten Eisenbetonkahn „K 5"

Von Dipl.-Ing. Arnold Brune-Minden i. W.

Das Urteil darüber, wie weit ein Kahn sich im Betriebe gut bewährt, ist ein sehr subjektives. Es kann daher nicht befremden, wenn in der Zeitschrift „Der Rhein" von einer guten Bewährung von Betonschiffen im allgemeinen gesprochen wird.

Zu dem Artikel selbst sei bemerkt, daß das Löschen nicht nur bei ruhigem Wetter, sondern auch in sehr stürmischer Zeit vor sich gegangen ist, und zum Teil ein ziemlicher Wellengang auf dem Kanal war.

Ich habe während des Löschens festgestellt, daß die Windstärke bis zu 8 betragen hat. Trotzdem etwa 60 bis 80 Dampfer zweimal an dem Betonkahn „K 5" anlegten, die bei ihrem Anlegen zum Teil nicht sehr vorsichtig waren, so entstand doch nur während dieses ganzen Ladens eine Bruchstelle, und zwar bei sehr starkem Winde durch heftiges Aufschlagen des Hinterschiffes an die Bordwand.

Einwendungen betr. der Betriebssicherheit des Kahnes wurden nach der ersten Reise und nach der ersten Entladung vor dem Schleppamt Hannover nicht gemacht.

Lockerungen des Verbandes traten beim Schiffe nicht auf, sondern der erwähnte Lagerbock ist am selben Tage, an dem er betoniert ist, von unberufener Seite in Gebrauch genommen, und hat daher noch keine Festigkeit haben können, da bekanntlich Zementbeton mindestens 14 Tage abbinden muß.

Die Wasserdichtigkeit ist ohne Zweifel, und das erwähnte Lecken ist auf eine kleine Fehlausführung zurückzuführen, wie sie ja auch im Eisenschiffbau vorkommen kann.

Die Schiffer sind allgemein nicht gewöhnt, sehr vorsichtig mit den Schiffen umzugehen, soweit sie nicht selbst Eigner der Schiffe sind, und auch mit dem „K 5" ist bei der Benutzung nicht mit besonderer Vorsicht umgegangen worden, wie ja der nachher geschilderte Unfall zur Genüge zeigt.

Der Bericht über den Unfall im einzelnen ist sehr subjektiv gefaßt. Tatsache ist, daß das Schiff, welches nicht für Eisfahrt gebaut ist, bei einer Eisstärke von etwa 15 cm und großer Schollenbildung als erstes und breitestes Schiff im Schlepp lag, und daß dieser Schleppzug der erste war, der von Schleuse 7 in Bewegung gesetzt ist; und daß trotz einer größeren Beschädigung, die der Kahn am ersten Tage der Reise durch Rückstauen des Eises an den Ufern erhielt, die Fahrt bei Frost und Nacht weiter fortgesetzt wurde.

Bei sachgemäßer Behandlung hätte das Schiff nicht sinken können wegen der großen Zahl der Schotten.

Bei dem Schwesterschiff „Minden 81" sind keine wesentlichen Verminderungen an Material gemacht, sondern der geringere Tiefgang ist dadurch erreicht, daß die Arbeiterschaft bedeutend besser durchgeschult war, so daß der vertragliche Leer-Tiefgang erreicht werden konnte.

Das Schiff hat genau die Abmessungen wie „K 5", nur daß bei „K 5" 4 Schotten durch 4 Rahmenspanten ersetzt sind.

Wie die Beschädigungen an der Schleuse entstanden sind, läßt sich nicht einwandfrei feststellen.

Die Inbetriebnahme des Kahnes wurde nicht von den Schiffern, sondern von der Behörde verweigert.

Betr. des Schleppwiderstandes erübrigt es sich, im einzelnen darauf einzugehen, es sei jedoch erwähnt, daß die Völligkeit nicht geringer ist, als die der Rheinschiffe, und zwar 0,866, und daß der Schleppwiderstand sehr wohl vom Material abhängt.

Der zum Vergleich herangezogene Kahn „Münster 11" war kurz vor der Versuchs-Schleppfahrt neu überholt.

Die Gesamtfestigkeit der Betonschiffe ist mindestens der eisernen ebenbürtig, wenn nicht durch die monolithische Bauweise überlegen.

Die Verdrehungen und Durchbiegungen der Kähne und des Eisenbeton-Schwimmdocks bestätigen diese Behauptungen, hingegen sind die Eisenbetonschiffe gegen örtliche Stöße empfindlicher als eiserne wegen der mangelnden Schubfestigkeit des Betons.

Wenn das Eisenbetonschiff für die Binnenschiffahrt sich nicht durchsetzt, so liegt es vor allen Dingen daran, daß die Schiffer nicht dazu zu erziehen sind, die Kähne entsprechend ihrem Material individuell zu behandeln.

Der Eisenbeton-Schiffbau ist noch ein junges Kind, welches hinsichtlich der Durchbildung der einzelnen Konstruktionen sich schon sehr weit entwickelt hat. Inwieweit es berufen ist, in dem Bau von Schwimmkörpern sich weiter durchzusetzen, bleibt eine Frage der Zeit. Eins steht heute aber unbedingt fest, daß es für den Bau von ruhenden Schwimmkörpern sich außerordentlich eignet und wirtschaftlicher ist als jegliche Eisen- bzw. Holzkonstruktion.

Die ostpreußischen Wasserstraßen

Von Regierungsbaumeister Krueger-Königsberg.

Der Schandvertrag von Versailles, der Ostpreußen durch den polnischen Korridor vom übrigen Deutschland abgeschnitten hat, und die mit dem 1. April 1921 erfolgte Übernahme der Hauptwasserstraßen auf das Reich haben in den ostpreußischen Schiffahrtswegen erhebliche Veränderungen hervorgerufen.

Früher erfolgte deren Verwaltung durch die Regierungen in Königsberg und Gumbinnen. Der Regierung in Königsberg unterstanden die Hafenbauämter Pillau und Memel und die Wasserbauämter Osterode, Tapiau und Labiau. Der Regierung in Gumbinnen die Wasserbauämter Tilsit und Kaukehmen. Durch die gewaltsame Abtrennung des Memellandes ist das Hafenbauamt Memel aus der deutschen Verwaltung ausgeschieden, das Wasserbauamt Kaukehmen des größten Teiles seines Bezirkes verlustig gegangen, daher vor kurzem aufgelöst und der übrigbleibende Rest dem Wasserbauamt Tilsit unterstellt worden. Das Wasserbauamt Osterode, dessen Bezirk den durch seine geneigten Ebenen bekannten Oberländischen Kanal umfaßt, ist nicht zu den Reichswasserstraßen übernommen worden, sondern bei Preußen verblieben, da der Kanal bis jetzt nur für Schiffe von 50 t Tragfähigkeit schiffbar und daher von geringer Bedeutung ist. Sein Ausbau zu einer leistungsfähigen Wasserstraße ist ja freilich beabsichtigt (Siehe hierüber Heft 5 und 6 der Zeitschr. f. Binnenschiffahrt, Jahrgang 1922) und wäre sehr zu begrüßen, aber wann etwas daraus wird, ist bei der traurigen Finanzlage des Staates doch noch zweifelhaft.

Diesen zurzeit fortgefallenen Wasserstraßen steht nun auf der anderen Seite auch ein Zuwachs gegenüber. Durch den Raub Westpreußens, dessen deutsch gebliebene Reste zu Ostpreußen geschlagen wurden, sind die Wasserbauämter Marienburg und Elbing hinzugekommen und der Regierung in Königsberg unterstellt. Ersteres verwaltet die Nogat von ihrer Abzweigung aus der Weichsel an der Montauer Spitze bis zur Mündung in das Frische Haff (61,5 km). Die Nogat ist in den Jahren 1910—1919 durch Einbau von vier Staustufen bei Montauer Spitze, Schönau, Galgenberg und Horsterbusch kanalisiert worden und für 600 t Kähne schiffbar. Sie gehört auf halbe Breite dem Freistaat Danzig bis auf ein Stück an der Wernersdorfer Kampe, das ganz nach Danzig gehört, wird aber auch auf dieser Hälfte für Danzig vom Wasserbauamt Marienburg mitverwaltet. Ihm unterstehen weiter ein Vorflutkanal der Nogat bei Usnitz und der Altmark-Marienburger Mühlenkanal, der ohne Bedeutung für die Schiffahrt ist und daher nicht zu den Reichswasserstraßen gehört.

Das Wasserbauamt Elbing hat einen Teil der ihm unterstehenden Waserstraßen an den Freistaat Danzig abgeben müssen und nur noch behalten: Die Sorge vom Baumgart abwärts und den Dreusensee, beide nur für 80 t Kähne schiffbar und daher nicht Reichswasserstraße; den Elbingfluß, in seinem oberen Teil ebenfalls nur für 80 t Kähne, im unteren aber für Seeschiffe bis 500 t schiffbar. Er wurde bis zum 1. Juli 1916 von der Stadt Elbing unterhalten, ist dann aber vom Staate übernommen worden. Weiter die durch ständige Baggerungen offenzuhaltenden Fahrrinnen in dem durch die Sinkstoffe des Weichseldeltas verschlammten Frischen Haff, das 18 km lange Elbinger Fahrwasser für 500-t-Schiffe und das nach der Mündung des Danziger Weichsel-Haffkanals führende 18,3 km lange Danziger Fahrwasser, das für 400-t-Schiffe befahrbar ist. Die beiden Fahrrinnen sind durch Tonnen für die Schiffahrt kenntlich gemacht, die Elbinger Fahrrinne soll auf eine Tiefe von 4 m gebracht werden. Die Verbindung zur Nogat stellt der 5,9 km lange Kraffohlkanal her, der in den Jahren 1914—16 für 400-t-Kähne ausgebaut ist und von der Stadt Elbing unterhalten wird.

An den Bezirk des Wasserbauamts Elbing schließt sich der des Hafenbauamts Pillau an. In ihm liegt zunächst die Passarge von Braunsberg abwärts bis zur Mündung ins Frische Haff schiffbar, jedoch nur bei günstigen Wasserständen, denn in ihrem oberen Teil ist die Passarge durch einen der Schichauwerft gehörenden Staudamm bei Pettelkau der Wasserkraftnutzung dienstbar gemacht, und es kommt nur das abgemahlene Wasser zum Abfluß. Die Hauptaufgabe des Hafenbauamts Pillau ist die Unterhaltung der 44 km langen Seeschiffahrtsstraße nach Königsberg, bestehend aus dem Seetief, der Verbindung zwischen Ostsee und Frischen Haff, dem durch das Haff führenden Königsberger Seekanal und dem Unterlaufe des Pregels. Der Königsberger Seekanal, der am 15. November 1901 eröffnet wurde, ist eine durch Dämme eingefaßte, ausgebaggerte Rinne, die nur an einer Stelle bei der Kreuzung der Fischhausener Bucht offen durch das Haff führt, sich im übrigen am Nordufer des Haffs entlang zieht. Der Kanalbau wurde notwendig, da die früher sich offen durch das Haff ziehende Fahrrinne durch Baggerungen nicht auf die für die neuzeitliche Schiffahrt erforderliche Tiefe bringen ließ. Die Wassertiefe im Kanal beträgt 6,5 m, die Sohlenbreite 30 m, für große Schiffe sind besondere Ausweichstellen mit größerer Sohlenbreite vorhanden. Den ständig gewachsenen Schiffsgrößen genügt aber dieser Kanal nicht mehr. Soll Königsberg seine Stellung unter den Ostseehäfen aufrecht erhalten, so ist der weitere Ausbau des Seekanals unbedingt erforderlich. Die Entwürfe für eine Vertiefung auf 8 m und entsprechende Verbreiterung der Sohle auf 47,5 m sind auch schon aufgestellt, und mit dem Beginn der Bauarbeiten dürfte für das kommende Jahr zu rechnen sein. Gleichzeitig soll auch eine Befeuerung des Kanals eingerichtet werden, so daß die Schiffahrt auch bei Nacht möglich ist. In Verbindung mit der Kanalerweiterung ist die Stadt Königsberg dabei, großzügige neue Hafenanlagen zu schaffen, die auf dem linken Ufer unterhalb der Eisenbahnbrücke über den Pregel ihren Platz finden. Der Hauptumschlagsverkehr spielt sich jetzt in alten, völlig unzulänglichen und nur mit wenigen neuzeitlichen Umschlagsvorrichtungen versehenen Hafenteilen oberhalb der Eisenbahnbrücke ab. Zwar wird die alte, sehr niedrige Brücke durch einen höherliegenden Neubau ersetzt, aber auch dessen Durchfahren ist für Seeschiffe natürlich nur durch die geöffnete Drehbrücke möglich und daher für Bahn- und Schiffsverkehr störend. So war es die einzig richtige Lösung, die neuen Hafenanlagen weiter nach unterhalb zu verlegen, wo auch das erforderliche Gelände zur Verfügung stand. Die Neuanlage soll 5 Hafenbecken umfassen, von denen zunächst mit erheblichen Zuschüssen von Reich und Staat die Becken 3 und 4 ausgebaut werden. Beide werden neuzeitlichen Anforderungen entsprechend mit Kaimauern, Ladestraßen, Bahnanschluß, Speichern (hauptsächlich für Getreide), Lagerschuppen und Umschlagseinrichtungen ausgestattet. Becken 4 und ein Speicher an ihm sind nahezu fertig, Becken 3 erst angefangen. Für den Bahnverkehr wird nach Vollendung der ganzen Anlage ein besonderer Hafenbahnhof gebaut; für den Umschlag auf Binnenschiffe sind besondere Einrichtungen nicht vorgeschen, jedoch scheint die Breite der Hafenbecken genügend, daß sich neben die am Kai liegenden Seeschiffe Binnenfahrzeuge legen können.

Den Wasserverkehr nach dem Binnenlande vermittelt der Pregel, der zum Bezirke des Wasserbauamts Tapiau gehört. Er ist zurzeit nur bis Wehlau auf 71,7 km Länge von der Mündung an schiffbar, und nur bei besonders günstigen Wasserständen noch darüber hinaus. Am oberen Ende des Pregels bei Insterburg, wo er aus dem Zusammenfluß von Inster und Angerop entsteht, ist jetzt ein besonderes Bauamt für den Pregelausbau tätig, um den Fluß wieder der Schiffahrt nutzbar zu machen, die früher dort von großer Bedeutung war. Es wird von Insterburg abwärts ein Seitenkanal bis Gaitzuhnen gebaut werden und sich daran eine kanalisierte Strecke des Pregels anschließen, die in einer Staustufe bei Gr. Bubainen ihren vorläufigen Abschluß findet. Es ist aber zweifellos, daß die Verbesserung des Pregels für Schiffahrtszwecke bis Wehlau fortgesetzt werden muß, was sich anscheinend nicht durch eine Regulierung, sondern nur durch eine Kanalisierung erreichen läßt.

In Wehlau mündet die Alle in den Pregel, die auf 53 km bis kurz oberhalb Friedland schiffbar ist. Leider ist die Schiffahrt auf ihr stark zurückgegangen, obwohl die Pinnauer Schleife an der Einmündung in den Pregel mit den nutzbaren Abmessungen 55 · 9,6 m neu erbaut und für die größten dort verkehrenden Fahrzeuge benutzbar ist. Zweifellos hat diesen Rückgang die neuerbaute Bahn Friedland—Wehlau verursacht, denn Allenburg, unterhalb Friedland, war früher ein bedeutender Umschlagplatz für Getreide, das auf Landwegen herangeschafft und auf dem Wasserwege abgefahren wurde, wie alte dort noch vorhandene Speicher bezeugen. Jetzt wird vom Ostpreußenwerk die Wasserkraft der Alle ausgenutzt durch zwei im Bau befindliche Staustufen, die eine oberhalb Friedland und die andere weiter unterhalb als Ausgleichwerk bei Gr. Wohnsdorf. Der Staudamm bei Gr. Wohnsdorf erhält eine Schleuse von 45 m nutzbarer Länge und 7,5 m Breite, so daß sie für finow-havelartige und die breiteren Pregelfahrzeuge benutzbar ist. Die Anlage bei Friedland erhält, da die Schiffbarkeit dort aufhört, nur einen Floßdurchlaß.

Unterhalb des oben erwähnten Allenburg mündet der Masurische Kanal in die Alle, das Schmerzenskind Ostpreußens (S. hierüber Heft 2 und 6, 1922, dieser Zeitschrift). Bereits im Jahre 1874 wurde von der Staatsregierung dem Landtage die Ausführung vorgeschlagen. Nach wechselvollem Hin und Her und mancherlei Abänderungen des ursprünglichen Entwurfs erfolgte dann endlich im August 1911 der erste Spatenstich. Der Krieg unterbrach den Bau und zerstörte einiges von dem schon hergestellten. Nach dem Kriege wurde der Weiterbau wieder aufgenommen, eine energische Tätigkeit verhinderte aber einmal die Finanznot des verkrüppelten Deutschen Reiches, weiter Bedenken über die zu erwartende Wirtschaftlichkeit des Kanals. In den ersten Entwürfen lediglich als Schiffahrtsstraße gedacht, war in der neueren Zeit der Gedanke einer Wasserkraftausnutzung immer mehr in den Vordergrund getreten und bildete schließlich, wie bei allen neuen Kanälen, das wirtschaftliche

Rückgrat des neuen Wasserweges. Hiervon mußte aber abgesehen werden, da die Anlieger an Pregel und Deime, die die Vorfluter des Masurischen Kanals bilden, dagegen Widerspruch erhoben, weil sie eine Schädigung ihrer Ländereien durch die vermehrte Wasserzuführung befürchteten. So sah denn der im März 1908 dem Landtage vorgelegte Gesetzentwurf nur die Herstellung einer Verkehrsstraße und Regulierung der Wasserstände des Seegebiets durch Staubecken und andere kleinere Maßnahmen vor, während der großzügige Plan einer Verkehrs- und Kraftwasserstraße vorläufig gescheitert war. Es ist dies außerordentlich zu bedauern, da das auf 8 Staustufen verteilte Gesamtgefälle des Kanals von rund 110 m und die durch die zahlreichen Seen am oberen Ende bedingte gleichmäßige Wasserführung hierfür sehr günstige Vorbedingungen schaffen. Wann mit der Fertigstellung des rund 51 km langen Kanals zu rechnen sein wird, läßt sich bei der traurigen Geldlage des Staates vorläufig noch nicht absehen. Von den Schleusen, die die nutzbaren Abmessungen 45 · 7,5 m erhalten, sind 3 im Bau, die Brücken und Durchlässe sind zum größten Teile fertig, das eigentliche Kanalbett ist erst zum kleinen Teile hergestellt. Für die Bauausführung besteht in Insterburg eine Oberbauleitung, der 2 Kanalbauämter unterstellt sind.

Bei Tapiau zweigt vom Pregel sein zweiter Mündungsarm, die Deime, ab, die sich ins Kurische Haff ergießt. Sie untersteht in ihren oberen 8 km mit der Alle und dem Pregel dem Wasserbauamt Tapiau, und bildet einen Teil der durchgehenden Binnenwasserstraße Königsberg—Tilsit. Vor dem Kriege nur von Schiffen bis 350 t Tragfähigkeit benutzt, ist sie während des Krieges als wichtige Nachschubstraße für die Ostfront auch von 400—600-t-Kähnen befahren worden, und hat diesen stark gesteigerten Verkehr ohne größere Schwierigkeiten, als Beschädigungen der für die großen Schiffe zu schwachen Leitwerke und -pfähle, bewältigt. Dagegen hat der Krieg gerade im Bezirk des Bauamts Tapiau in den zahlreichen zerstörten und durch Notbauten ersetzten Brücken Schiffahrtshindernisse geschaffen, die erst allmählich durch Neubauten beseitigt werden können.

Die restlichen 29,2 km der Deime unterstehen dem Wasserbauamt Labiau. An diesem Ort zweigt von ihr der Gr. Friedrichsgraben (18,4 km) ab. Er bildet mit dem Seckenburger Kanal (4,9 km), der Gilge und schließlich der Memel die Fortsetzung der oben erwähnten Wasserstraße Königsberg—Tilsit, auf der sich der Hauptbinnenschiffahrtsverkehr Königsbergs abspielt. Die Gilge gehört nur in einer Länge von 6,8 km zum Wasserbauamt Labiau, denn dort ist vom Feindbund durch künstliche Grenzen wieder ein Stück deutsches Land, das Memelgebiet, abgerissen worden. Ebenso wie westlich Königsberg das Frische Haff, so bildet hier natürlich das Kurische Haff eine weitere Wasserstraße, die bei günstigem Wetter auch für Binnenfahrzeuge befahrbar ist.

Alle diese Wasserläufe mit den dem Wasserbauamt Tilsit unterstehenden, d. h. also in der Hauptsache dem reichsdeutschen Teil der Memel, werden künftig in der als Glied der Reichswasserstraßenverwaltung zu errichtenden Wasserstraßendirektion Ostpreußen zusammengefaßt werden. Die Zukunftsaufgaben sind in vorstehendem ja schon gestreift, die Fertigstellung des Masurischen Kanals, der Ausbau des oberen Pregels und des Königsberger Seekanals. Ob weitergehende Pläne, wie sie in dieser Zeitschrift ja schon verschiedentlich erörtert sind, Aussicht auf Verwirklichung haben, sei dahingestellt, jedenfalls wäre es dringend notwendig, daß der Ausnutzung der Wasserkräfte die größte Aufmerksamkeit gewidmet wird, damit das kohlenlose und von seinen früheren Bezugsquellen abgeschnittene Ostpreußen in der Elektrizitätsversorgung sichergestellt wird. Möge man innen im Reich der schwierigen Lage Ostpreußens stets das nötige Verständnis entgegenbringen, damit die Provinz, wenn nicht die alten Reichsgrenzen wiederhergestellt sind, ein blühender Zweig und nicht ein verdorrter Ast am Baum des deutschen Wirtschaftslebens sein wird!

Der St.-Lorenz-Strom als Großschiffahrtstraße

Von Geh. Regierungsrat Wernekke.

Schon seit einiger Zeit wird in Nordamerika der Plan erwogen, den St. Lorenz-Strom so auszubauen, daß Seeschiffe auf ihm bis in die Großen Seen und so bis nach Duluth, dem „Fond du Lac" des Obern Sees (Lake Superior) gelangen können. Es bedarf dazu der Herstellung einer durchgehenden Fahrwassertiefe von 7,5 bis 9 m. Die Kosten für die zur Erreichung dieses Ziels erforderlichen Arbeiten werden auf 270 Millionen Dollar geschätzt, wobei mit einer Überteuerung von 80% gegenüber Vorkriegspreisen gerechnet wird. Verbunden mit der Herstellung des Großschiffahrtsweges ist die Gewinnung von Kraft im Ausmaße von 1 700 000 PS, was aber nur ein Bruchteil der 5 bis 6 Millionen PS betragenden Kraft ist, die an dem Großschiffahrtsweg durch Umsetzung von Wasserkraft in Elektrizität gewonnen werden kann. Damit die Schiffe wirklich bis Duluth fahren können, müßten natürlich auch die Verbindungen zwischen den Großen Seen, der Detroit- und der St. Clair-Fluß, der St. Clair-See und der Sault Ste. Marie-Fluß vertieft werden; auch müßten einige Arbeiten im Livingstone-Kanal am Westende des Erie-Sees ausgeführt werden, die einen weiteren Aufwand von 35 Millionen Dollar erheischen würden.

Die Entfernung von Duluth bis an das offene Meer beträgt etwa 4000 km. Die auszuführenden Arbeiten würden sich nur auf etwa 200 km dieses Weges erstrecken, während der bei weitem größte Teil durch die Seen führt, wo Schiffe aller Art ohne besondere künstliche Maßnahmen verkehren können. In dem 40 km langen Welland-Kanal, der den Ontario-See mit dem Erie-See verbindet, werden zurzeit schon von der kanadischen Regierung Arbeiten mit einem Aufwand von 60 000 000 Dollar betrieben, um die für Seeschiffe nötige Fahrwassertiefe herzustellen. Der Hauptteil der auszuführenden Arbeiten entfällt auf die gegen 190 km lange Strecke des St. Lorenz-Stromes von den Galops-Stromschnellen unterhalb des Ausflusses aus dem Ontario-See bis Montreal; auf dieser Strecke ist ein Höhenunterschied von 67 m zu überwinden. Zur Umgehung der genannten Stromschnellen müßte auf eine Länge von etwa 53 km ein Schleusenkanal erbaut werden, und außerdem wären zwei oder drei Stauwerke im Fluß nötig, um den nötigen Stau zu erzeugen.

Die Verkehrsbedeutung einer solchen Großschiffahrtsstraße ist sehr erheblich. Die Entfernung von Duluth bis Liverpool unter Benutzung des St. Lorenz-Stromes beträgt etwa 8000 km, und ist etwa 800 km kürzer als der Weg durch den Erie-Kanal und den Hudson, und über 700 km kürzer als der Weg unter Benutzung der Eisenbahn zwischen Buffalo und New York. In der weiteren Entfernung kommt bei Benutzung der letztgenannten Wege noch als Nachteil die Notwendigkeit des zweimaligen Umladens zwischen Schiff und Eisenbahn oder zwischen dem Kanalschiff und dem Seeschiff, denn Seeschiffe können auf dem Erie-Kanal über New York nicht verkehren. Dieses Umladen würde vermieden, wenn die Seeschiffe durch den St. Lorenz-Strom bis Duluth fahren können. Beim Vergleich mit der Beförderung auf der Eisenbahn muß noch beachtet werden, daß die Bahnfrachten erheblich höher als die Schiffsfrachten sind.

Die amerikanischen Schiffahrtsstraßen gehören zur Zuständigkeit der Bundesregierung; wenn gleichzeitig mit dem Schiffahrtsbetrieb an ihnen Kraft gewonnen wird, so ist auch in dieser Beziehung die Bundesregierung zuständig. Sie wird also auch den Ausbau des St. Lorenz-Stromes in die Hand nehmen müssen, eine Ausführung der bestehenden Pläne durch Privatunternehmen kommt nicht in Frage.

Für die Kraftgewinnung hat der St. Lorenz-Strom den großen Vorteil, daß er jahraus jahrein ausgiebige Wassermengen führt. Die Schiffahrt muß zwar im Winter eingestellt werden, aber der Betrieb der Kraftwerke kann auch dann ungestört weiter gehen. Bei dem heutigen Stande der Technik, die eine Verteilung des elektrischen Stromes auf 800 km zuläßt, könnten die ganzen sog. Neuenglandstaaten, Maine, New Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island und Connecticut, eine Fläche von 180 000 qkm, und dazu noch der Staat New York von den neuen Kraftwerken mit Strom versorgt werden; er würde außer für die sonstigen gewerblichen Anlagen auch noch zum Betriebe der Eisenbahnen ausreichen. Dieselben wirtschaftlichen Vorteile, die die Beförderung der Güter in Seeschiffen bietet, sind auch bei der Kraftversorgung vorhanden, wenn statt Dampfkraft Wasserkraft benutzt wird.

Die meisten Häfen der Großen Seen haben bereits eine Fahrwassertiefe von etwas über 6 m. Etwa 80% der Seeschiffe haben keine größere Tauchtiefe als 7,5 m, so daß nur verhältnismäßig unbedeutende Arbeiten nötig sein würden, um jene Häfen für alle diese Schiffe zugänglich zu machen. Die Mehrzahl von den 80% könnte aber die Häfen auch in ihrem jetzigen Zustande benutzen.

Güter genug sind vorhanden, um die Schiffe, die den St. Lorenz-Strom hinauf in die Großen Seen fahren, zu beladen. Ihr Hinterland erzeugt 75% des Überschusses an Weizen, 65% an Roggen, den gesamten Flachs, die Hälfte Kartoffeln und Zuckerrüben von Nordamerika. Von den Metallen zur Ausfuhr entfallen 85% Eisen, 39% Zink, 46% Blei auf diese Gegend, aus der auch die Hälfte des Schlachtviehs und 40% der Fabrikerzeugnisse herrühren. Endlich enthält jene Gegend 70% der Kohlenvorräte der Vereinigten Staaten. Besonders beachtenswert sind die ungeheuren Mengen von Getreide und Eisenerzen, die aus den benachbarten Teilen der Vereinigten Staaten und Kanadas ausgeführt werden. Auch andere landwirtschaftliche Erzeugnisse und von anderen Metallen namentlich Kupfer könnten auf der neuen Wasserstraße ausgeführt werden, deren Hinterland überdies, soweit es auf kanadischer Seite liegt, noch stark entwicklungsfähig ist. Von den 106 Millionen Einwohnern der Ver-

einigten Staaten wohnt etwa die Hälfte in der Umgebung der Großen Seen. Chicago ist z. B. der größte Getreidehafen der Welt, in dem Eisenbahnen aus allen Richtungen zusammenlaufen. Im Einflußgebiet dieses Hafens, das eine Bevölkerung von 25 Millionen hat, werden jährlich für 8 Milliarden Dollar landwirtschaftliche Erzeugnisse, für mehr als eine Milliarde Erze gewonnen und für 7 Milliarden sonstige Güter in gewerblichen Betrieben erzeugt. In Detroit werden jährlich 25 000 000 t Güter, davon etwa ein Viertel an die Küste des Atlantischen Ozeans abgefertigt. Dieser Versand, namentlich aber auch der Empfang von Gütern, würde sehr gefördert werden, wenn der Eisenbahntransport ausgeschaltet würde, und die Güter den ganzen Weg von und nach Europa zu Wasser ohne Umladen im Seeschiff zurücklegen könnten. Ebenso würden die großen Stahlwerke jener Gegend große Ersparnisse durch die Benutzung jenes Wasserweges erzielen. Amerika fühlt sich gegenüber anderen Güter erzeugenden Ländern, wie Argentinien, Indien, Rußland, dadurch benachteiligt, daß seine Gebiete, aus denen die Rohstoffe kommen, 1500 km vom offenen Meere entfernt sind, während sie bei jenen an oder in der Nähe der Seeküste liegen. Das gleiche gilt z. B. auch für die englischen und amerikanischen Bergwerke. Die dadurch verursachten Nachteile würden durch den Großschiffahrtsweg auf dem St. Lorenz-Strom behoben werden.

Der Unterlauf und die Mündung des St. Lorenz-Stroms liegen auf kanadischem Gebiet. Politische Schwierigkeiten dürften sich aber hieraus nicht ergeben. Kanada und die Vereinigten Staaten sind bisher immer gute Nachbarn gewesen, und beide haben die Zuversicht, daß sie es auch in Zukunft bleiben werden. Die Großen Seen sind internationale Gewässer. Ein aus Vertretern beider Länder bestehender Ausschuß hat schon seit einer Reihe von Jahren die einschlägigen Verhältnisse erörtert. Wegen der Verteilung der Kosten für die Schaffung der Großschiffahrtsstraße schlägt er vor, daß sie nach dem Vorteil, den jeder Staat aus dem neuen Verkehrsweg zieht, auf die beiden Länder verteilt werden. Das erstemal fünf Jahre nach Fertigstellung des Ausbaus und weiter alle fünf Jahre müßte dieser Vorteil, gemessen an der Entwicklung ihres Wirtschaftslebens und besonders ihres See- und Küstenverkehrs, namentlich auch des beiderseitigen Verkehrs auf dem St. Lorenz-Strom, festgestellt und danach ein Schlüssel für die Verteilung der Kosten ermittelt werden.

Der Ausschuß kommt in seinem Bericht zu dem Schluß, daß die vorhandene Fahrwassertiefe im Detroit- und dem St. Clair-Fluß, dem St. Clair-See und dem St. Mary's-Fluß, also in den Verbindungen zwischen den Großen Seen, sowie in deren Häfen für einen großen Teil der Schiffe ausreicht, die jetzt die hohe See befahren. Es sei zwar möglich, sagt der Bericht weiter, die Eisenbahnen Amerikas so auszubauen, daß sie allein dem Verkehrsbedürfnis genügen, doch würden dafür ganz ungeheure Aufwendungen zu machen sein; genannt wird der Betrag von 2 Milliarden Dollar jährlich auf eine Reihe von Jahren, ohne daß gesagt wird, wie lang sich diese Reihe ausdehnen soll. Der Erfolg würde aber weit hinter dem zurückstehen, der erreicht werden könnte, wenn Seeschiffe bis in das Innere der Vereinigten Staaten eindringen könnten. Hierfür gibt es eine ganze Anzahl Möglichkeiten, von allen bietet aber der Weg über den St. Lorenz-Strom die größten Vorteile. 18 westliche Staaten haben sich auch bereits für diese Lösung der Verkehrsfrage für Nordamerika ausgesprochen, und eine Anzahl Führer des Wirtschaftslebens sind der gleichen Meinung. An den wirtschaftlichen Vorteilen der Verlängerung der Seeküsten von Amerika um tausende von Kilometern ist wohl nicht zu zweifeln, doch müßten, um sie zu erlangen, erst ganz ungeheure Aufwendungen gemacht werden. Das wird bei der heutigen Weltlage, obgleich Amerika zurzeit trotz seiner wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Bankier der ganzen Welt sein kann, seine Schwierigkeiten haben. Die Vereinigung der Krafterzeugung mit der Schaffung eines Großschiffahrtsweges, ein Gedanke, den wir zum erstenmal im großen Maßstabe bei dem Rhein-Main-Donau-Kanal verwirklicht sehen, der aber dieses Gebiet der Technik zurzeit stark beherrscht, wird es ermöglichen, das Anlagekapital zu verzinsen, ohne die Schiffahrt durch Abgaben zu belasten; eine Belastung, die diese, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht gewöhnt ist und daher sehr unangenehm empfinden würde, während der Gedanke, daß der Abnehmer von Strom für die Kraft, die er verbraucht, bezahlen muß, ganz selbstverständlich ist.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Sitzung des Wasserwirtschaftlichen Ausschusses des vorläufigen Reichswirtschaftsrats am 7. und 8. Juni 1922.

In der Sitzung des Wasserwirtschaftlichen Ausschusses des Reichswirtschaftsrats am 7. Juni wurde über die Frage der Internationalisierung der deutschen Ströme und ihre Einwirkung auf die deutsche Wasserwirtschaft beraten. Wie sich bereits in früheren Verhandlungen ergeben hatte, wird die Internationalisierung der deutschen Ströme für wichtige Gebiete der deutschen Wasserwirtschaft von einschneidender Bedeutung sein. Herr Gesandter Seeliger, der deutscherseits die Verhandlungen mit den interalliierten Kommissionen in dieser Frage zu führen hatte, gab einen Überblick über die einschlägigen Bestimmungen des Friedensvertrages und über die bisherigen Verhandlungen. Er wies im einzelnen nach, welche Gesichtspunkte bei der Abfassung der bereits abgeschlossenen Donauakte maßgebend gewesen sind und welche bei den bevorstehenden weiteren Verhandlungen Beachtung zu finden hätten. Die von den einzelnen Ausschußmitgliedern gestellten Fragen wurden von ihm eingehend beantwortet und eine Reihe von Zweifelsfragen, die seither in den Arbeitsausschüssen des Wasserwirtschaftlichen Ausschusses zu Zweifeln und Bedenken Anlaß gegeben hatten, vollständig geklärt.

In der folgenden Sitzung vom 8. Juni beschäftigte sich der Ausschuß mit der Aufstellung eines einheitlichen deutschen Wasserstraßenplanes. Die Notwendigkeit einer planmäßigen und großzügigen Arbeit auf diesem Gebiete wurde erneut und allseitig anerkannt. Es wurde auch darauf hingewiesen, daß ein dem Sinne nach gleichlautender Antrag kürzlich im Reichstage angenommen sei. Ein Vertreter des Reichsverkehrsministeriums teilte mit, daß die Ausführung dieses Beschlusses bereits in Angriff genommen sei und daß etwa im Herbst mit der Vorlage der vom Reichstage gewünschten Denkschrift gerechnet werden könne. Innerhalb dieses Gesamtplanes, und im Zusammenhang mit ihm, müßten dann die einzelnen bauwürdigen Projekte nach ihrer Wichtigkeit und Dringlichkeit abgestuft und zur Ausführung gebracht werden. Von den Vertretern des Reichsverkehrsministeriums wurden danach die in erster Linie in Betracht kommenden Kanalpläne kurz erörtert. An diese Darlegungen schloß sich eine eingehende Besprechung über die wirtschaftliche Bedeutung dieser Projekte. Auch über die Verhandlungen mit den angrenzenden Ländern wurden vertrauliche Mitteilungen gemacht. Als das für die deutsche Volkswirtschaft wichtigste und dringlichste Kanalprojekt wurde allgemein der Mittellandkanal, durch den das westliche und östliche Kanalsystem miteinander verbunden werden, anerkannt. Die zugehörigen Teilprojekte dieses Unternehmens werden in der beschlossenen vollen Ausdehnung auch die Kanalisierung der Saale, den Elster-Saale-Kanal und die großen Wasserspeicheranlagen im Harz und im Oberlauf der Saale umfassen; von großer Wichtigkeit ist hierbei auch die Erhöhung des Elbewasserstandes durch entsprechende Anlagen im Oberlauf (Tschechoslowakei) und im deutschen Mittellauf der Elbe.

Der Ausschuß beschloß, zunächst das durch die Internationalisierung beeinflußte Stromgebiet der Elbe und der anschließenden Wasserstraßen unter dem Gesichtspunkt der deutschen Wirtschaft zu behandeln und die hierbei geltend zu machenden Anforderungen und Bedürfnisse durch Anhörung von Sachverständigen zu klären.

Stapellauf.

Am 10. Juni fand bei der Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft Uebigau Aktiengesellschaft, Dresden-N. 31, der Stapellauf des Dampfers „Baden V" der Rheinschiffahrt-Aktiengesellschaft vorm. Fendel, Mannheim statt.

Das Schiff ist ein Schwesterschiff des am 21. April bei der genannten Firma bereits vom Stapel gelassenen Rheindampfers „Rheinfahrt X" und stellt somit eines der größten Fahrzeuge dar, das bisher für die Binnenschiffahrt von einer Werft an der Elbe erbaut worden ist, und hat folgende Hauptabmessungen:

Länge zwischen Steven	75 m
Breite zwischen Spanten	8,9 m
Höhe auf der Seite	3,35 m
Tiefgang	1,21 m
Normale Maschinenleistung	1350 PSi.

Der Dampfer wird auf dem Rhein die Strecke Duisburg-Ruhrort-Mannheim befahren.

Sturmwarnungsdienst für die Flußschiffahrt. Der Sturmwarnungsdienst für die Flußschiffahrt ist nunmehr seitens der Deutschen Seewarte, Hamburg, eingerichtet worden. Die Sturmwarnungen werden im Aushangkasten der Hafenpolizeiwache auf Entenwärder bekanntgegeben. Dort werden auch Warnungen vor Hochwassergefahr ausgehängt. Außerdem erteilt die Deutsche Seewarte auf Anfrage durch Fernsprecher (Vulkan 4828) jederzeit unentgeltliche Auskunft über den jeweiligen und voraussichtlich zu erwartenden Windstau.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Über Einrichtung und Entwickelung des staatlichen Schleppmonopols auf den westdeutschen Kanälen.

Nach dem Wasserstraßengesetz vom Jahre 1905 wurde dem preußischen Staate die Verpflichtung auferlegt, auf dem Rhein-Weser-Leine-Kanal (Mittellandkanal) und den Zweigkanälen einen staatlichen Schleppbetrieb einzurichten. Von dem Schleppmonopol blieb der Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal befreit. Für die Einrichtung des Schleppbetriebes mit Dampfern wurden im Jahre 1913 insgesamt 9,9 Millionen Mark bereitgestellt. Der Rhein-Herne-Kanal wurde kurz vor Kriegsausbruch 1914, die Kanalstrecke Bergeshövede—Minden (Weser) Februar 1915 und Januar 1916 die letzte Strecke Minden—Hannover fertiggestellt.

Die Organisation des Schleppbetriebes ist nicht in bestimmte Formen festgelegt worden, sie paßt sich vielmehr den wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen jederzeit an und nimmt ständig auf Verbesserung und Vereinfachung Bedacht. Der gesamte Schleppbetrieb ist 2 Schleppämtern unterstellt, die ihren Sitz in Duisburg-Ruhrort und Hannover haben. Das Ruhrorter Schleppamt ist für den Rhein-Herne-Kanal mit dem Lippeseiten-Kanal und den Dortmund-Ems-Kanal, das Hannoversche Amt für den Ems-Weser-Kanal bis Hannover mit den Zweigkanälen nach Osnabrück und Linden zuständig. Die Trennungsstelle für beide Schleppämter ist Bergeshövede, wo der Schiffsverkehr aus 3 Richtungen: Süden, Norden und Osten zusammenläuft und die Schleppzüge neu zusammengestellt werden. An diesem Verkehrsknotenpunkt müssen die Kähne aus einzelnen Richtungen unter Umständen warten, bis ein neuer voller Schleppzug nach der betr. Verkehrsrichtung zusammen ist. Der Dampferwechsel erfolgt hier aus betriebstechnischen Gründen; die Dampfer treten auch hier in das andere Schleppamtsgebiet über, wenn dort ein größerer Bedarf an Schleppkraft ist.

Im Bereich des Schleppamtes Duisburg-Ruhrort ist der Schleppbetrieb nach 3 Gebieten getrennt. Der Verkehr zwischen Rhein und Schleuse 1 wird durch besondere Hafendampfer bewirkt; es darf immer nur ein Kahn geschleppt werden. Die Sammelstelle für die zum Rhein-Herne-Kanal gehenden Kähne ist Becken C des Ruhrorter Hafens. Die Schleuse 1 ist im Gegensatz zu den übrigen Schleusen nur als Einzelschleuse gebaut, infolgedessen kann sie nur eine bestimmte Anzahl Schiffe bewältigen, die bei 18stündiger Betriebszeit höchstens 48—50 in beiden Richtungen beträgt. Bei starkem Andrang enstehen hier Aufenthalte von mehreren Tagen. Nach Fertigstellung der 2. (Ruhr)-Schleuse dürften die Verhältnisse eine Besserung erfahren. Für den Verkehr zwischen Schleuse 1 bis 7 ist seit Januar v. J. der sog. Pendelbetrieb eingeführt, dessen Einrichtung durch die großen Ansammlungen vor Schleuse 1 und die lange Wartezeit beladener Kähne in den Zechenhäfen vom Schleppamt veranlaßt wurde. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal dürfen die Schlepper mit Rücksicht auf die Schleuse Münster nur 3 normale Kähne im Anhang haben, während der schleusenlose Kanal nach Hannover 4 und mehr Anhänger haben darf. Der Sammelpunkt für den Verkehr zum Dortmund-Ems-Kanal in östlicher Richtung ist Schleuse 7. Hier werden die aus den verschiedenen Zechen- und Kohlenhäfen kommenden Kähne zu Schleppzügen nach Dortmund, Hamm, Münster und Bergeshövede zusammengestellt.

Der Bezirk des Schleppamtes Hannover zerfällt auch in 3 Gebiete: Strecke Bergeshövede—Minden, wo die Schleppzüge für die östliche und westliche Richtung neu zusammengestellt und die Dampfer gewechselt werden, Strecke Minden—Lohnde, von wo der Betrieb nach den 5 hannoverschen Häfen als Pendelverkehr eingerichtet ist. In Lohnde werden die aus den Häfen kommenden Kähne zu Schleppzügen zusammengestellt. Der Kanalverkehr trifft in Minden, wo sich die Staatswerft und die Einnahmestelle für Kohlen und andere Betriebsstoffe befindet, auf den Weserverkehr.

Bei Aufnahme des Schleppbetriebes im August 1914 standen dem Schleppmonopol 28 und 1915 49 neu erbaute Dampfer zur Verfügung. Da ein weiterer Neubau während der Kriegsjahre auf Schwierigkeiten stieß, so versuchte das Schleppmonopol durch Mieten und Ankaufen weitere Dampfer zu erlangen. Die Gesamtzahl der im Durchschnitt zur Verfügung stehenden Dampfer betrug in den einzelnen Jahren von 1914 einschl. 1920: 28, 56, 67, 102, 141, 151 und 154. Das Schleppmonopol ist bemüht gewesen, sich dem steigenden Verkehr mit der Dampfervermehrung anzupassen. Die Leistung der Dampfer war naturgemäß in den einzelnen Jahren, besonders aber vor und nach der Umwälzung, verschieden. So wurde beispielsweise 1917 mit 102 Dampfern fast dasselbe geleistet wie 1919 mit 151 Dampfern, weil 1917 täglich 14 Stunden und später durchschnittlich nur 10 Stunden gefahren wurde; gegenwärtig ist die Leistung der Dampfer fast wieder diejenige von 1917. Es ist wohl damit zu rechnen, daß sich die Leistung noch weiter verbessern wird. Die durchschnittliche Tagesleistung einschl. aller Aufenthalte an Schleusen und Sammelstellen beträgt für den Rhein-Herne-Kanal 20 km, für den Dortmund-Ems-Kanal im Ostverkehr 30, im Westverkehr 35 km, und für den Ems-Hannover-Kanal 32 km. Die Fahrt von Schleuse 1 nach dem Zechengebiet dauert unter normalen Verhältnissen 1 Tag, bis Schleuse 7 etwa 2 Tage, von hier bis Bergeshövede 3 und von Bergeshövede bis Hannover 5 Tage. Die zur Beförderung kommenden Güter bestehen meist aus Kohlen, Erzen und Lebensmitteln. Der Verkehr erreichte 1918 seine bisherige Höchstleistung von 10 558 686 t, gegenwärtig rechnet man mit 8—9 Millionen t. Nach dem Schlepplohn-Monopolgesetz werden für die Verzinsung des Anlagekapitals 5%, und für die Tilgung ½% gerechnet. Durch Dampferankäufe, Ausbau der Werftanlagen, Siedlungen usw. ist das Anlagekapital im Laufe der Jahre wesentlich erhöht worden.

Zum Ausbau des Oberrheins.

Heute liegt nun der offizielle Wortlaut des am 10. Mai in der internationalen Rheinkommission in Straßburg beschlossenen Kompromisses über den Ausbau der Oberrheinstrecke in französischer Sprache vor. Er besteht aus einer Vereinbarung zwischen den Delegationen Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz sowie aus einer Resolution der Gesamtkommission. Die beiden Aktenstücke, die sich großer Kürze erfreuen, seien hier in extenso wiedergegeben. Sie lauten:

Vereinbarungen zwischen den Delegationen Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz.

I.

In der Absicht, an dem von der französischen Regierung auf Grund des Art. 358 des Versailler Vertrages eingereichten Kembser Abteilungsprojekt die von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt empfohlenen Abänderungen anzubringen, sind die unterzeichneten Vertreter von Deutschland, Frankreich und der Schweiz in der Zentralkommission über folgende Bestimmungen übereingekommen:

1. Der Stau des Kembser Wehres wird oberhalb bis zur Birs ausgedehnt.

2. Die Konzession für das dem Stau auf schweizerischem Gebiet entsprechende Gefälle und die Ermächtigung zur ergänzenden Anhandnahme auf badischem Gebiet werden dem von der französischen Regierung bezeichneten Berechtigten in den von den Delegationen der beiden interessierten Staaten festgesetzten Formen und unter den von ihnen festgesetzten Bedingungen in der Zeit von einem Jahre seit Einreichung des Begehrens eingeräumt. Letztere muß von der üblichen Beurkundung begleitet sein. Der Konzessionsberechtigte wird unverzüglich die nötigen Hinweise erhalten.

II.

In gleicher Weise sind die Unterzeichneten einig in bezug auf die Regulierung des Rheines zwischen Straßburg und Basel. Sie sind in folgendem Punkt übereingekommen:

1. Die Regulierungsarbeiten werden nach Maßgabe der Zustimmung zu den Projekten durch die Zentralkommission und nach Erfüllung der reglementarischen Formalitäten an die Hand genommen.

2. Die drei Staaten werden sich unter sich verständigen über die Ausführungsbedingungen, die Kosten dieser Arbeiten und über die Wahl des Abschnittes, dessen Regulierung im Interesse der Schiffahrt am notwendigsten ist.

In drei Exemplaren ausgefertigt. Straßburg, am 10. Mai 1922.

Es folgen die Unterschriften.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt nimmt Kenntnis von dem beiliegenden Abkommen zwischen den Vertretungen Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz und beschließt folgende Resolution:

Resolution

I. Das französische Projekt des Kembser Kanals, so wie es durch die Resolution vom 16. Dezember 1921 verbessert und abgeändert wurde, wie auch durch die Ergänzungsresolution von heute, erfüllt die Bedingungen, die in Art. 358 des Versailler Vertrages angegeben sind, vorausgesetzt, daß die Wassergeschwindigkeit im Zuleitungskanal von 1,20 m auf ungefähr 0,70 m per Sekunde reduziert wird durch Ausdehnung des Staues bis zur Birs.

Im Ablaufkanal unterhalb des Wendebeckens kann die Wassergeschwindigkeit auf 1,00 m beibehalten werden.

Angesichts der Verminderung der Wassergeschwindigkeit und der Verkürzung des Kanals um ungefähr 4 km wird das Zwischenbecken aufgehoben und die Längen der Wendebecken angesetzt auf 400 m für dasjenige unterhalb des Kraftwerkes und 750 m für dasjenige oberhalb des Kraftwerkes. Zugleich wird der Kanal für eine etwa 1000 m lange Strecke oberhalb dieses Wendebeckens verbreitert. Für den Fall, daß die große Schleuse verlängert würde, würde das Wendebecken entsprechend verlängert.

Für den Fall, daß 18 Monate nach Einreichung des Begehrens die Konzession für den Stau auf schweizerischem Gebiet nicht vorläge und daß die Ermächtigung von Baden nicht erteilt wäre, könnte das Abteilungsprojekt so erstellt werden, wie es aus den Anordnungen des § 1 der Resolution vom 16. Dez. 1921, ergänzt durch die Resolution vom 10. Mai 1922, hervorgeht.

Es wird vorausgesetzt, daß die hier gegebenen technischen Bedingungen in keinem Fall als Präzedenzfall bei der Prüfung der andern Staustufen angeführt werden können.

Ferner wird neuerdings festgestellt, daß die Kontrolle der Zentralkommission in jeder Hinsicht, soweit es die Schiffahrt auf dem Kanal anbetrifft, unter den gleichen Bedingungen ausgeübt wird wie auf dem Rhein.

II. Die Zentralkommission gibt ihre Zustimmung zu der Regulierung des Rheines zwischen Straßburg und Basel, die von der Schweiz verlangt wird.

III. Obige Resolution ändert in nichts die Rechte und Verpflichtungen der Staaten und die Kompetenzen der Zentralkommission, wie sie aus den in Kraft bestehenden Verträgen und namentlich aus dem Versailler Vertrag (Art. 354 bis 362) und aus der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte hervorgehen.

Nachtrags-Resolution

Wenn das Abteilungsprojekt, wie es aus den „Anordnungen des § I der Resolution vom 16. Dez. 1921 hervorgeht, verwirklicht würde, wird die Verbreiterung des Zuleitungskanals oberhalb des Wendebeckens auf eine Länge von 1200 m, gerechnet vom obersten Ende des Wendebeckens, verbreitert (die Verbreiterung würde 35 m auf mindestens einer Erstreckung von 1000 m betragen) und das Zwischenbecken wird aufgehoben.

In einem Zusatzprotokoll zum ersten Aktenstück erklärt die französische Delegation, daß Frankreich die Konzessionsbedingungen der Schweiz, falls sie billig und vernünftig sind, heute schon anzunehmen sich verpflichte. Die deutsche und französische Delegation erklären, daß es nicht als Zuwiderhandlung gegen das Abkommen gelten darf, wenn diese beiden Staaten im Verlaufe der weiteren Verhandlungen keine weiteren Lasten auf sich nehmen wollen als die Unterhaltungskosten, während andererseits die schweizerische Delegation erklärt, daß das Abkommen die Frage der Kostenverteilung nicht präjudiziere und daß sie sich bezüglich der Kosten völlige Diskussionsfreiheit vorbehalte. V. K.

Schleppleistungen auf dem Oberrhein. Die elsässischen Blätter, namentlich das Journal d'Alsace et Lorraine in Straßburg, halten es für dringend notwendig, immer wieder auf die bescheidenen Schleppleistungen auf der Oberrheinstrecke Straßburg—Basel hinzuweisen, womit sie natürlich ganz bestimmte Zwecke verfolgen, weshalb es ihnen auch gar nicht darauf ankommt, sich über die Wahrheit belehren zu lassen. Es wird immer wieder darauf hingewiesen, daß der Heckraddampfer „Schweiz" mit seinen 750 PS die 900-t-Kähne stets nur mit 400 t habe beladen können, aber man fügt nicht bei, daß dies bei den Märzfahrten der Fall war, und zwar bei einem Wasserstande von 70 cm Pegel Basel. Daraus ersehe man, daß die Schiffahrt auf der Strecke Straßburg—Basel viel zu kostspielig sei, während auf der Strecke unterhalb Straßburg ein Dampfer von 1000 PS zwei Kähne mit je 1200 t Ladung nach Straßburg hinaufschleppen könne. Darauf ist erstens einmal zu erwidern, daß die Strecke unterhalb Straßburg eben reguliert ist, während oberhalb Straßburg noch keine Schaufel sich zur Besserung der Schiffahrtsrinne gerührt hat. Dann aber ist es im höchsten Grade tendenziös, nur die Märzfahrten nach Basel zum Vergleich heranzuziehen. Es sei daher hier einiges über die Leistung auf der obersten Rheinstrecke erwähnt: Am 15. Mai zog der ehemalige badische und jetzt an Frankreich abgelieferte Fendel-Seitenraddampfer im Auftrag der „Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft" zugleich allein und ohne Vorspann zwei beladene Kähne nach Basel, die zusammen 1323 t Güter brachten. Da der Dampfer eine Maschinenleistung von 1050 PS aufweist, so verhält sich also die Anzahl der die Schleppkraft bildenden Pferdekräfte zur Anzahl der geschleppten Gütertonnen wie 1 zu 1,3. Dr.-Ing. Sympher hatte aber seinerzeit in einem Gutachten über die Durchführung der Schiffahrt von Straßburg nach Konstanz festgestellt, daß das erwähnte Verhältnis 1 zu 1,2 sein werde, wobei er noch vorausgesetzt hatte, daß eine Verbesserung der Fahrrinne schon vorgenommen wäre. Wenn derartige Leistungen schon im verwilderten Strome möglich sind, so werden ganz sicher im regulierten Strome noch ganz andere Leistungen möglich sein. V. K.

Gutachten der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel und der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort.

Auf sich Treiben der Kähne auf der Strecke Straßburg—Mannheim
(Sch. B. 103 G. S. vom 27. 4. 22.)

Anfrage:

Ist es in der Schiffahrt durchaus gebräuchlich, Kähne von ungefähr 1500 t Tragfähigkeit auf der Strecke Straßburg—Mannheim mangels Schleppkraft treiben zu lassen?

Antwort:

Die Art Kähne fraglicher Art (insbesondere Größe) auf der Strecke Straßburg-Mannheim treiben zu lassen ist in der Rheinschiffahrt bei allgemeinem und ungewöhnlichem Mangel an Schleppkraft allgemein gebräuchlich, sofern gefährliche Witterungsverhältnisse und außergewöhnliche Gefahren nicht bestehen und sofern die Versicherungspolice den Schiffseigner deckt. Als solcher Zeitpunkt (allgemeiner und außergewöhnlicher Mangel an Schleppkraft) wäre der anzusehen, wenn die die fragliche Strecke befahrenden Großreedereien ihre Kähne allgemein ab Straßburg auf sich treiben lassen sowie geschlossene Schiffahrt auf dem Oberrhein.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 21. Juni. In der ersten Woche nach Pfingsten mit 6 Arbeitstagen ist in der Kohlenverfrachtung vom Ruhrbezirk in östlicher Richtung keine Besserung, wohl aber ein weiterer Rückgang eingetreten. Die Verladung in den meisten Kohlen- und Zechenhäfen geht äußerst langsam vor sich. Die Zahl der vor Schleuse 7 auf Zechenzuteilung wartenden Kähne geht wieder langsam in die Höhe. Wie lange dieser Zustand noch anhält, läßt sich nicht sagen. Die Aussichten auf eine baldige Besserung sollen sehr gering sein. Wenn die zurückgehende Kohlenförderung nicht durch die stark zur Neige gehenden Haldenbestände für den Versand vermehrt wird, bleiben für die Kanalschiffahrt und die Wasserverfrachtung in östlicher Richtung nur wenig Kohlen übrig. Die Eisenbahn, die alljährlich in dieser Zeit wenig andere Güter zur Beförderung erhält, kann die angeforderten Leerwagen meist restlos stellen. Sie beabsichtigt, durch die Herstellung von 50-t-Wagen den Massengütertransport noch immer mehr an sich zu ziehen, so daß für die Schiffahrt die Aussichten weniger rosig sind. Dieser neue Wagentyp soll, falls er sich sichten wenig rosig sind. Dieser neu Wagentyp soll, falls er sich und verwendet werden.

Die Regelung der Überschichtenfrage, die eine Vermehrung der Kohlenförderung erhoffen ließ, soll nach Festsetzung der neuen Bergarbeiterlöhne aufs neue aufgenommen werden. Ob der Erfolg der Verhandlungen ein besserer sein wird als bei den bisherigen Beratungen, wird trotz der Einsicht von der Notwendigkeit mancher Verbandsvertreter stark bezweifelt. Eine Mehrförderung von Kohlen würde auch von der Binnenschiffahrt Westdeutschlands begrüßt werden. Die jetzt geringen Aussichten auf eine Zunahme der Wasserbeförderung würden dann eine Besserung erhoffen lassen.

Der Versand an Produkten der Eisenindustrie über die Kanäle war in der Berichtswoche mäßig. Der Umschlag an Zement über den Wasserweg bewegt sich in bescheidenen Grenzen.

Die Gütereinfuhr in den Industriebezirk war in der Berichtswoche lebhaft. Die Umschlagsbetriebe in den einzelnen Häfen konnten mit dem Entladen der meist Erz einbringenden Kähne voll beschäftigt werden; auch der Verkehr auf den Hafenbahnen war gut. Getreide gelangt von der Ems und Weser gegenwärtig nur wenig in den Ruhrbezirk. Für die nächste Zeit sind in Emden keine Getreidedampfer gemeldet.

Die Erzankunft aus Schweden war in Nordseehäfen meist gut. Die Erzmengen konnten aber nur zum Teil auf Kanalkähne übernommen und weiter befördert werden; ein kleinerer Teil ging mit der Eisenbahn den Verbrauchsstätten zu. Wenn die Kohlenverfrachtung zur See nicht bald besser wird, rückt die Gefahr, daß nicht genügend Leerraum zur Erzübernahme in Seehäfen geschafft werden kann, immer näher; es dürfte dann der Fall eintreten, daß der größte Teil des Schwedenerzes mit der Eisenbahn zur Verfrachtung kommt.

Am 15. Juni ist der neue Schlepplohntarif und eine Erhöhung der Kanalabgaben von 50% (seit 15. April 1922) auf 100% auf die im Tarif vom 17. Dezember 1921 niedergelegten Sätze in Kraft getreten. Der Mindestschlepplohn für 10 km ist mit diesem Tage für leere Schiffe, die nur mit einem Fahrschein von Emden oder Hannover bis Schleuse 7 versehen sind und zur Kohlenübernahme einen Zechenhafen aufsuchen, aufgehoben; sie zahlen von Schleuse 7 aus nur den Schlepplohn für die wirklich durchfahrene Strecke.

Die Zufuhr von Wesergütern, sowie von Kali, Zucker usw. aus hannoverschen Häfen nach dem Westen zeigte vereinzelt eine geringe Besserung.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund . . .	60 (50)	62 (37)	122 (87)	44 (36)	6 (2)
Hamm i. W. . .	8 (6)	5 (9)	13 (15)	7 (6)	1 (1)
Münster i. W. . .	— (10)	— (12)	— (22)	— (10)	0 (0)

Wanne-West:	Kohlenumschlag	30633 (27994)	t
Ost:	Umschlag auf Schiff	1178 (710)	t
	Umschlag von Schiff	734 (200)	t
	Zufuhr von Eisenbahn	2362 (2112)	t
	Abfuhr zur Eisenbahn	1445 (2121)	t
Unser Fritz:	Kohlen- und Koksumschlag . . .	3704 (4585)	t
Hafen Nordstern:	Kohlenumschlag	6090 (5820)	t

Schleuse Münster:

Südl. Richt.: — (40) Schleppzüge mit — (89) beladenen Kähnen mit — (37090) t. Nördl. östl. Richt.: — (34) Schleppzüge mit — (90) beladenen Kähnen mit — (49510) t.

Dortmund, 21. Juni. Verkehr und Güterumschlag zeigten in der Berichtswoche in der Gütereinfuhr sowohl als auch in der Ausfuhr eine Zunahme. Hauptsächlich ist Schwedenerz von Emden eingeführt worden. Die Umschlagsvorrichtungen konnten für die Entladung der Erzkähne voll beschäftigt werden. Der Verkehr war auf der Hafen- und Kleinbahn dem vermehrten Wasserumschlag entsprechend. Es verkehrten in der Berichtswoche in den Häfen 122 (87) Schiffe, von denen 60 (50) ein- und 62 (37) ausgelaufen sind. Beladen liefen 44 (36) Schiffe mit

meist Eisenerz und 4 (3) leere Kähne ein. In derselben Zeit verließen 6 (2) mit Eisen, Schlacken usw. beladene Schiffe, sowie 44 (23) leere Kähne und 12 (12) Schleppdampfer die Häfen.

Hamm i. W., 21. Juni. Der Schiffsverkehr war auch in der Berichtswoche nur mäßig. Es sind 7 (6) Schiffe mit 3641 (2642) t Kohlen und Getreide sowie 1 (0) leeres Schiff eingelaufen und 4 (8) leere, sowie 1 (1) beladener Kahn mit 400 t Getreide (450 t Zement) abgeschleppt worden. Umgeschlagen wurden vom Wasser 4794 (3997) t Kohlen, Koks und Getreide. Zum Wasser gingen 525 (210) t Zement und 30 t Eichenstammholz.

Herne, 21. Juni. Die Kohlenverladungen an den hiesigen Zechen hielten sich im allgemeinen im Rahmen der Vorwoche, dagegen haben die Verfügungen des Kohlensyndikats abgenommen. Die Zahl der leer an Schleuse 7 liegenden Kähne beträgt zurzeit etwa 40, doch kommt es vor, daß einzelne Schiffe bis zu drei Wochen ohne Beschäftigung hier liegen. Die Zechenhäfen haben meist Kahnraum für mehr als eine Woche vorliegen, so daß die Kähne gewöhnlich längere Zeit noch an der Zeche liegen, bis dieselben in Ladung kommen. Schleusenbetrieb und das Abschleppen der Kähne ging ohne Störung und längeren Aufenthalt vor sich.

Wanne i. W., 21. Juni. Die Zufuhren von den angeschlossenen Zechen gingen über die Mengen der Vorwochen nicht hinaus. Dieses liegt zum größten Teil an den vom Syndikat aufgegebenen reichlichen Streckenaufträgen. Koks von Shamrock geht zurzeit nicht über den Wanner Hafen. Kahnraum ist augenblicklich noch genügend vorhanden. Der Zulauf nimmt aber ab, weil sehr viele Schiffe leer nach den holländischen Seehäfen beordert werden, um die dort im reichlichen Maße eintreffende englische Kohle für den Oberrhein abzufahren. Der Wasserstand des Rheins läßt trotz des anhaltenden trockenen Wetters noch eine verhältnismäßig gute Auslastung der Kähne zu. Der Umschlag im Westhafen betrug 30 633 (27 994 in 5 Arbeitstagen) t. Der Umschlag im Osthafen betrug 1178 (710) t zum Schiff und 734 (200) t vom Schiff. Zufuhr von der Reichsbahn 2362 (2112) t, Abfuhr 1445 (2121) t.

Hafen Nordstern, 21. Juni. Der Hafenumschlag in der Berichtswoche betrug 6090 (5820) t.

Hafen Unser Fritz, 21. Juni. In der Berichtswoche wurden 3704 (4585) t Kohlen umgeschlagen.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Bremen, 21 Juni. In der Berichtswoche war das Ladungsangebot im Bergverkehr nach Kanal- und Oberweserplätzen sehr rege, da aus angekommenen Getreidedampfern größere Mengen zur Schiffsverladung aufgegeben wurden. Der Talverkehr vom Industriegebiet ist wie seither sehr mäßig, da die Bekanntgabe von Ladezechen sehr zu wünschen übrig läßt. Der Talverkehr von der Oberweser ist ziemlich lebhaft. Am Mindener Pegel wurde durchschnittlich ein Wasserstand von 1,90 m angezeigt.

Emden, 21. Juni. In der Berichtswoche trafen hier etwa 19 000 t Erze aus Skandinavien und etwa 9000 t englische Kohle ein. Von den Erzmengen konnten etwa 13 000 t wasserseitig abgenommen werden, der Rest ging auf Waggons. Die Kahngestellung war besonders gegen Ende der Woche besser als in der Vorwoche und ist dies darauf zurückzuführen, daß verschiedene Exportkohlenkähne inzwischen ihre Ladung gelöscht hatten. Vom Zechengebiet blieben die Zufuhren immer noch sehr flau. Seewärts wurden etwa 16 000 t Kohlen und etwa 1700 t Eisen verladen.

Hannover-Linden, 21. Juni. In der Berichtswoche war die Kohlenzufuhr von den verschiedenen hannoverschen Häfen gegenüber der Vorwoche wieder etwas besser, obgleich die Zechenzuteilung nach Hannover nach wie vor zu wünschen übrig läßt. 44 (38) Kähne mit 24 857 (19 009) t kamen hier an, dagegen liefen 27 (43) Fahrzeuge mit 5054 (5430) t Gütern aus.

d) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.

für die Woche vom 17. Juni bis 23. Juni 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte

Schiffsfrachten in Mark je Tonne (also exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	182,—	178,—	—	239,—	235,—	272,—	268,—	—
b) Unterspree	194,—	—	—	251,—	—	284,—	—	—
2. Rohzucker in Säcken	—	181,—	267,—	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer Beladung unter	1,40 m
20 %	„ „ „ „	1,30 „
30 %	„ „ „ „	1,20 „
40 %	„ „ „ „	1,10 „
50 %	„ „ „ „	1,00 „

Die Gewitterregen zu Anfang der Berichtswoche haben eine vorübergehende Besserung des Wasserstandes herbeigeführt. Unter Ausnutzung dieses kurzen Wachswassers und mit Unterstützung einer kleinen künstlichen Welle durch Absenken einiger Haltungen der oberen Oder ist es möglich gewesen, Talfahrzeuge mit einer Beladung bis zu 1,18 m Tiefgang von Breslau abschwimmen zu lassen. Es besteht jedoch kaum Aussicht, daß es den Fahrzeugen mit über 1 m Ladetiefe gelingen wird, Fürstenberg zu erreichen.

Der Umschlag in den oberen Häfen war in der Berichtswoche naturgemäß nur gering; es wurden noch nicht 10000 t Kohle verkippt und gegen 7500 t Erze gekahnt.

Die Rosenthalerschleuse in Breslau passierten in der Berichtswoche zu Berg 12 beladene, 4 leere Fahrzeuge, zu Tal 145 beladene Fahrzeuge, während durch die Gröschelschleuse ein Verkehr nicht stattgefunden hat.

In Stettin und Hamburg ruht das Verladegeschäft nach der Oder nach wie vor.

Wasserstände:

Ratibor	am 17. 6 22 = 0,97 m	am 23. 6. 22 = 0,07 m
Ransern	„ 17. 6. 22 = 1,36 m	„ 23. 6. 22 = 2.18 m
Neiße i/Glatz	„ 16. 6. 22 = —0,29 m	„ 23 6. 22 = —0,36 m

e) Elbe und Saale.

Verkehrskrisis 1921 in Hamburg und die Elbeschiffahrt.

In dem Bericht des Vereins Hamburger Spediteure über das Geschäftsjahr 1921 wird gesagt:

„Schon sehr früh trat Wassermangel infolge des andauernd trockenen Wetters ein, und praktisch hat während der ganzen Sommer- und Herbstmonate die Flußschiffahrt vollständig versagen müssen."

und weiter:

„man geht nicht fehl, wenn man diese langwährende Ausschaltung des Flußschiffahrtsdienstes als die Keimzelle aller Verkehrsschwierigkeiten betrachtet."

Diese Darstellung entspricht nicht den Tatsachen und darf nicht unwidersprochen bleiben. Richtig ist, daß im Juli/August 1921 für die Dauer von etwa zehn Tagen die Elbeschiffahrt vollständig eingestellt war. Nur während dieser kurzen Spanne Zeit der Sommer- und Herbstmonate, also nicht während der ganzen Sommer- und Herbstmonate, hat die Elbeschiffahrt vollständig versagt. Abgesehen von dieser kurzen Zeit hat sie vielmehr, trotzdem die Wasserstandsverhältnisse noch ungünstiger waren als in den bekannten Krisenjahren 1904 und 1911, es dennoch ermöglicht, ihren Betrieb bis zum Eintritt des Winters, wenn auch nur unter erschwerten Verhältnissen, durchzuführen. Daß dies Ziel erreicht werden konnte, war dem tatkräftigen Durchgreifen der Elbe-Schiffahrts-Vereinigung von 1916 in erster Linie zu danken, die dafür gesorgt hat, daß praktische Maßnahmen getroffen wurden, um den Verkehr zu ermöglichen. Besondere Anerkennung und Dank hat sich aber auch die Wasserbaubehörde Lauenburg erworben, welche als Behörde dafür gesorgt hat, daß die Vorkehrungen auch von den fahrenden Einzelschiffern und Dampfschiffsbesitzern beachtet wurden und diejenigen, welche absichtlich dagegen verstießen, zum Stilliegen gebracht wurden. Wohl ist zuzugeben, daß die Elbeschiffahrt behindert war, den Verkehrsanforderungen in ausreichendem Maße zu entsprechen. Aber, und das muß mit allem Nachdruck betont werden, sie wäre in der Lage gewesen, mehr zu leisten, als sie geleistet hat, wenn sie nicht durch die ganz unsinnige Tarifpolitik der Eisenbahn daran gehindert worden wäre. Es ist nachweisbar, daß sie verschiedene Transporte in erheblichem Umfange zu übernehmen bereit war, sie aber nicht erhielt, weil die Eisenbahn trotz bestehender Verkehrskrisis gerade für die Güter, welche die Binnenschiffahrt gebrauchte, Wagen stellte. So hat die Eisenbahn im vorigen Herbst erhebliche Mengen Phosphat von Harburg nach dem Inlande gefahren, zu deren Übernahme die Binnenschiffahrt sich bereit erklärt hatte. Es muß daher auch mit aller Entschiedenheit der Legendenbildung entgegengewirkt werden, als ob man in der langwährenden Ausschaltung des Flußschiffahrtsdienstes die Keimzelle aller Verkehrsschwierigkeiten zu betrachten habe. Für jeden Kenner liegt es auf der Hand, daß die falsche Tarifpolitik der Eisenbahn die Keimzelle aller Verkehrsschwierigkeiten ist. Sie hat Verkehre auf die Bahn gezogen, die der Bahn nicht gehören und dadurch erst die Verkehrskrisis zu einem Dauerzustand gebracht.

f) Süddeutsche Wasserstraßen.

Das Großkraftwerk Steinbach a. D. bei Passau. Als Außenstelle des Neubauamtes Regensburg wurde, wie wir hören, in diesen Tagen für den Ausbau der Großschiffahrtsstraße Rhein—

Main—Donau eine Bauleitung Passau errichtet, der die örtliche Leitung der Bauarbeiten für das Großkraftwerk Steinbach a. D. (Kachlet bei Passau) übertragen ist. Zum Vorstand der Bauleitung wurde Regierungsbaurat Hetzel berufen.

Die Kachletstufe wird nach ihrer Fertigstellung aus einer Doppelkammerschleuse von 240 m Länge, einem Doppelschützenwehr mit sechs Öffnungen à 25 m lichte Weite und der Kraftanlage mit zehn Turbinen bestehen, die insgesamt im Mittel 42 000 PS. Jahresleistung erzielen. Die Vorteile, welche sich mit der Durchführung dieses gewaltigen Bauwerkes in erster Linie für die Städte Passau, Regensburg, Vilshofen, Deggendorf und Straubing ergeben, sind bereits wiederholt gewürdigt worden. Sie lassen die schon in wenigen Jahren zu erwartende Betriebseröffnung dieses vielversprechenden Großkraftwerkes besonders begrüßenswert erscheinen.

g) Märkische Wasserstraßen.

Dienststunden an den Schleusen der Märkischen Wasserstraßen. Die Dienststunden an den Schleusen Pinnow, Friedenthal, Sachsenhausen, Malz, Liebenwalde und Zerpenschleuse sind während der Sommerzeit an Werktagen von 6 Uhr morgens bis 8 Uhr abends, an Sonn- und Feiertagen von 6—8 Uhr vormittags und 2—4 Uhr nachmittags festgesetzt. Die Dienststunden an den Schleusen Spandau, Plötzensee und Lehnitz sind während der Sommerzeit an den Werktagen auf 5 Uhr morgens bis 9 Uhr abends, an Sonn- und Feiertagen auf 5—8 Uhr vormittags und 2—6 Uhr nachmittags festgesetzt.

g) Ausland.

Beginn der Arbeiten am elsässischen Rheinseitenkanal. Es ist dieser Tage berichtet worden, daß die Arbeiten für den elsässischen Rheinseitenkanal bereits in Angriff genommen worden seien. Das Gerücht ist auf die Tatsache zurückzuführen, daß gegenwärtig durch 17 Ingenieure die ganze Strecke von Basel bis Straßburg abgesteckt wird, da die französische Regierung bekanntlich für die verschiedenen Staustufen, mit Ausnahme derjenigen von Kembs, überhaupt noch keine Projekte hat vorweisen können. Sie hat daher eine Firma damit betraut, diese Projekte bis Ende des laufenden Jahres auszuarbeiten, und diese vorbereitenden Arbeiten zur Projektverfassung haben zu dem erwähnten Gerücht Veranlassung gegeben. Bis jetzt ist die Strecke Hüningen—Breisach abgesteckt. — Wie man vernimmt, wird Frankreich nach endgültiger Genehmigung der obersten Staustufe sich daran machen, die unterste Gefällstufe bei Straßburg der internationalen Rheinkommission zur Genehmigung vorzulegen, denn diese Stufe sollte nach den Wünschen der Straßburger zugleich mit der Verwirklichung der neuen Straßburger Hafenprojekte oberhalb der Kehler Brücken ausgebaut werden, weil die Hafenbauten in engen Beziehungen stehen zur Ausnützung der Gefällstufe. V. K.

Ein neues Projekt für den Kanal von Antwerpen zum Rhein. Für den im Friedensvertrag Belgien zugesprochenen Kanal von der Schelde zum Rhein, für den schon vor dem Kriege drei Projekte vorlagen, hat nun Caeneghem, der Abgeordnete von Hasselt, ein neues Projekt verfaßt, das einen Kanal von Antwerpen über Lüttich zum Rhein vorsieht. Das neue Projekt soll gegenüber den andern den Vorteil der kürzesten Strecke, der kleinsten Schleusenzahl und der mindesten Kosten haben. Der Kanal ist für Schiffe von 2000 t gedacht. Er ist einspurig von Antwerpen bis Gent und teilt sich da in zwei Arme, von denen einer nach Lüttich führt und ganz auf belgischem Boden liegt und der andere nach Düsseldorf, wobei er auf 12 km holländisches Gebiet durchzieht. Die Wasserentnahme aus der Maas erfolgt bei Lüttich und nicht bei Maastricht, wie es der belgisch-holländische Vertrag vom 12. Mai 1863 erforderte. Die Strecke Gent—Lüttich ist schleusenfrei, sie durchbricht die limburgischen Höhen durch einen Stollen zwischen Eben und Lihe. Das Projekt wird in Lüttich und im Limburgischen sympathisch aufgenommen, weil dadurch Limburg über Brüssel mit dem Industriebecken von Charleroi verbunden wird. Da in 4 bis 5 Jahren in Limburg 6 Kohlenminen mit einer täglichen Ausbeute von 3000—4000 t Kohlen im Betrieb sein werden, also täglich etwa 600 Eisenbahnwagen zu befördern sind, wird die Verwirklichung in diesem Gebiet ernstlich besprochen. V. K.

Die Versandung der südfranzösischen Kanäle. Während sich Frankreich bemüht, andern Ländern die Schiffahrt in künstlichen Kanälen gegenüber derjenigen auf natürlichen Wasserläufen zu empfehlen, und aus verkehrstaktischen Gründen sogar die Rheinschiffahrt in Seitenkanäle zu verlegen, läßt es die eigenen Kanäle im Innern des Landes versanden. Seit einiger Zeit beklagen sich die Schiffahrtstreibenden über den traurigen Zustand des Rhone-Cette-Kanal, auf dem man vor dem Kriege mit Ladungen bis zu 220 t fahren konnte, während heute nur noch mit 120 t geladen werden kann, weil nichts getan wird, um die Versandung zu verhindern. Statt einer Tiefe von 1,60 m weist der Kanal nur noch eine solche von 1 m auf, und doch handelt es sich bei diesem Kanal um einen Verkehrsweg, der die südlichen Gegenden Frankreichs, die Provence mit der Gascogne, verbindet. Noch schlimmer ist es auf dem Kanal von Beaucaire, wo der Wasserstand um 70 cm zurückgegangen ist. V. K.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Aus verwandten Vereinen.

Tagung des Weserbundes.

Zu einer großen Wesertagung gestaltete sich die Mitgliederversammlung des am 15. Dezember 1921 vorläufig gegründeten Weserbundes, die am 30. Mai in Hann.-Münden stattfand, und an Stelle des verstorbenen Vorsitzenden Ministerialdirektors Dr. Sympher von dem bremischen Senator Dr. Apelt geleitet wurde. Nachdem dieser die zahlreichen Anwesenden begrüßt und die Vertreter mehrerer Staaten, Provinzen, Städte und Behörden willkommen geheißen hatte, folgten die Vorträge über die beiden großen Hauptziele des Weserbundes. In dessen Monatsschrift „Die Weser" werden sie ungekürzt zur Veröffentlichung gelangen. Hier können nur kurze Auszüge wiedergegeben werden.

Geheimer Oberbaurat Brandt, Berlin, führte in seinem Vortrage über „Den Ausbau der Weser zum Großschiffahrtsweg" u. a. folgendes aus: „Die erste größere Verbesserung der Schiffahrtsstraße der Weser wurde erst in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts durchgeführt, als Preußen die oberste Strecke von Carlshafen bis Münden planmäßig regulierte. Das Ziel war eine Fahrwassertiefe von 80 cm bei gewöhnlichem kleinem Sommerwasser. 1894—95 folgte die Kanalisierung der Fulda von Münden bis Cassel. Durch die Schaffung der Weserstrombauverwaltung, jetzt Wasserstraßendirektion Hannover, im Jahre 1896 wurde dann der auch innerhalb Preußens noch vorhandene Mangel an einheitlicher Behandlung des Stromes beseitigt. 1899 und 1901 wurde von Preußen und Bremen im Anschluß an den Mittellandkanal die Kanalisierung der Strecke von Hameln bis Bremen vorgeschlagen. Sie unterblieb aber, doch wurde der Weser eine andere wertvolle Förderung zuteil: der Bau der Eder- und Diemeltalsperre, die dem Strome Zuschußwasser von 16 bis 18 cbm in der Sekunde liefern. Laut Gesetz von 1911 über Schiffahrtsabgaben auf natürlichen Wasserläufen soll die Weser bei dem sogenannten erhöhten mittleren Niedrigkleinwasser folgende Fahrwassertiefen erhalten: Unterhalb Münden 1,10 m, unterhalb Carlshafen 1,25 m, unterhalb Minden 1,50 m und von der Allermündung abwärts 1,60 m.

Aber mit all diesen Verbesserungen ist doch nicht sehr viel erreicht. Denn in normalen Jahren geht die Fahrwassertiefe etwa an 60 Tagen bis zu diesen Maßen herunter und in trockenen Jahren wie 1911, 1920 und 1921 dauert die Periode dieses niedrigen Wassers bis zu 6 Monaten. Die auf dem Mittellandkanal verkehrenden Schiffe müssen in Kleinwasserzeiten beim Übergang auf die Weser auf ¾ stromabwärts und ⅔ bis ½ stromaufwärts ableichtern. Es muß aber erreicht werden, daß die Weser als Hauptwasserstraße jederzeit 1000-t-Schiffen den uneingeschränkten Verkehr ermöglicht. Dazu gibt es nur ein Mittel, die Kanalisierung. Sie ist heute wesentlich günstiger als 1899-1901. Einmal ist auf technischem Gebiet jetzt die Möglichkeit geschaffen, eine geringere Zahl von Staustufen mit größerem Gefälle anzulegen und hochgespannte Ströme vom Wasserkraftwerk aus über weite Strecken zu leiten; andererseits gewährt der gegenwärtige „Krafthunger" und die vermehrte Bedeutung der „weißen Kohle" einen vorteilhaften Absatz großer Mengen elektrischer Energie.

Es wird bei der Weser möglich sein, mit im ganzen 27 Staustufen zwischen Hann.-Münden und Bremen auszukommen. Die Kosten können zum größten Teil durch Kraftgewinn aufgebracht werden; die eventuell der Schiffahrt zur Deckung des Restes aufzuerlegenden Abgaben werden eine mäßige und erträgliche Höhe nicht überschreiten. Es ist zu hoffen, daß die von dem Weserbund zur Erreichung des Weserausbaus unternommene Tätigkeit zu einem baldigen vollen Erfolg führt.

Die auf reiches Zahlenmaterial gestützten Ausführungen fanden lebhaften Beifall. Sodann ergriff Oberbaurat Innecken, der Leiter des Staatlichen Vorarbeitenamtes für den Weser-Mainkanal in Eisnach, das Wort zu seinem Vortrage über „Den Weser-Main-Kanal": „Der Ausbau der Weser und die Verlängerung der Schiffahrtsstraße nach Süden durch den Bau des Weser-Main-Kanals sind mit Recht die Hauptziele des Weserbundes. Am 1. Januar 1921 ist in Eisenach das Vorarbeitenamt für den Weser-Main-Kanal seitens des Reichsverkehrsministeriums eingerichtet. Es hat die Aufgabe, einen allgemeinen Entwurf für den Bau eines solchen Kanales und von Talsperren im Werra- und Fuldagebiet aufzustellen. Zunächst ist die Werra-Itzlinie, die vom Werrakanalverein vertreten wird, einer Prüfung unterzogen, deren Abschluß auf den 1. April 1923 festgelegt ist. Ich muß mich daher hier im wesentlichen auf diese Linie beschränken.

Nach den heutigen Untersuchungen ist günstigsten Falles mit der Schaffung eines Stauraumes von etwa 200 Millionen cbm Wasser zu rechnen. Davon sind 60 Millionen cbm für den Kanal nötig. 60 cbm lassen sich selber wirtschaftlich gestalten. Die restlichen 80 cbm müßten im Interesse der Weserkanalisierung ausgebaut werden. Diese Menge ist mit dem Inhalt des Eder- und Diemelbeckens zusammen so gering, daß sich eine Kanalisierung der Weser nicht vermeiden läßt. Die früher genannten großen Talsperren müssen wegen der veränderten Bedeutung der Landwirtschaft und wegen der hohen Kosten für Verlegung von Eisenbahnlinien aufgegeben werden. Die Vollkanalisierung der Weser wird deshalb auch von uns empfohlen und als eine Etappe auf dem Wege von der Weser zum Main und der Donau begrüßt werden. Die süddeutschen Kanalpläne zur Verbindung der Donau mit dem Rhein zeigen eine einseitige Bevorzugung der außerdeutschen Nordseehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen. Im deutschen Interesse ist dahin zu streben, Bremen und Hamburg ihr Hinterland zu erhalten. Bei den Weser-Main-Kanal-Projekten muß deshalb die Länge des Weges von Bamberg nach Bremen mit der von Bamberg über den Main und Rhein nach Rotterdam verglichen werden. In dieser Beziehung ist die Werra-Itz-Linie über 100 km näher als die Fulda-Sinn-Linie. Über die Werra behält Bremen einen wenn auch mäßigen Vorsprung gegenüber Rotterdam.

Technisch ist der Werra-Itz-Kanal durchführbar, wie auch schon der Entwurf von Havestadt und Contag vom Jahre 1908 nachgewiesen hat. Doch wird sich die in dem letzteren vorgesehene Schleusenzahl ermäßigen lassen. Statt des Schiffahrtstunnels, der nach jetzigen Kosten 1½ bis 2 Milliarden Mark erfordert, kommt die Verwendung einer geneigten Ebene auf der Nordseite und von zwei senkrechten Hebewerken auf der Südseite in Frage. Durch den erheblichen Kraftgewinn läßt sich die Durchführung des ohne wesentliche technische Schwierigkeiten möglichen Kanals finanziell sehr erleichtern."

Auch dieser mit Zahlen reich belegte und an guten Plänen erläuterte Vortrag fand starken Beifall.

Im Anschluß an die Vorträge wurde einstimmig die endgültige Gründung des Weserbundes beschlossen und folgende Entschließung einmütig angenommen:

„Der Weserbund erstrebt neben der Verlängerung der Weserwasserstraße nach Süden in erster Linie den Ausbau der Weser zu einem jederzeit leistungsfähigen Großschiffahrtsweg und die Ausnutzung ihrer Wasserkräfte. Da diese Ziele durch Talsperren allein nicht erreicht werden können, tritt der Weserbund nachdrücklichst für die Kanalisierung der ganzen Strecke von Hann.-Münden bis Bremen ein."

Sodann wurden die Satzungen durchberaten und beschlossen und für die ersten 3 Jahre folgende Vorstandsmitglieder gewählt: Senator Dr. Apelt, Bremen; Oberbürgermeister Dr. Becker, Minden; Geh. Oberbaurat Brandt, Berlin; Oberbaurat Borchers, Oldenburg; Schatzrat Dr. von Campe, Hannover; Oberbürgermeister Dr. Janson, Eisenach; Handelskammerpräses Pfeiffer, Cassel; Landrat Dr. Petersen, Minden; Oberbaurat Sommer, Weimar; Oberbürgermeister Dr. Wächter, Bamberg.

Der Vorsitz und der stellvertretende Vorsitz wechseln zwischen Bremen und Minden. Für das erste Jahr ist Senator Dr. Apelt, Bremen, Vorsitzender und Oberbürgermeister Dr. Becker, Minden, sein Stellvertreter; im nächsten Jahre ist es umgekehrt.

Bayerischer Kanalverein

Die 30. Tagung des Bayerischen Kanalvereins in Aschaffenburg am 18. Juni war außerordentlich zahlreich besucht; besonders aber vom Maindreieck waren die Teilnehmer erschienen, auch aus dem Reich und sogar aus dem Ausland hatten sich Vertreter eingefunden. Außer dem Vorsitzenden Oberbürgermeister Dr. Luppe (Nürnberg) sind noch hervorzuheben Staatsrat Dr. v. Grasmann, der Vorsitzende der Rhein-Main-Donau A.-G., Direktor Rother (Berlin-Schöneberg), Dr. Schmitz (Duisburg), Mitglied des Reichswirtschaftsrates, Direktor Schürmann (Bonn), Jean Frey (Basel) und Oberregierungsrat Schubert (München). Vertreten waren außerdem Reichs- und Landesministerien, Handels- und Handwerkskammern sowie Industrie und Schiffahrtsunternehmungen. Nach einem Vortrag über die neuen Hafenanlagen Aschaffenburgs und die Mainkanalisierung zwischen Hanau und Aschaffenburg, den der Erbauer des Aschaffenburger Hafens, Oberbaurat Ament, hielt, fand eine zwanglose Unterhaltung statt.

Am Sonntagvormittag 10 Uhr begann die Hauptversammlung mit einer Ansprache des Oberbürgermeisters Dr. Luppe (Nürnberg), bei der er auch von dem Begrüßungstelegramm des Ministerpräsidenten Grafen Lerchenfeld Mitteilung machte. Im Geschäftsbericht gedachte Dr. Luppe der Verstorbenen des Vereins und in erster Linie des unvergeßlichen Königs Ludwig. Er ging dann auf die Unstimmigkeiten ein, die das Verhältnis zwischen dem Kanalverein und dem Main-Donau-Stromverband eine Zeitlang getrübt und sogar zum Austritt verschiedener Ortsgruppen aus dem Kanalverein geführt hatten. Der Zwist ist jetzt endgültig beigelegt. Der Kanalverein und der Stromverband arbeiten einträchtig zusammen an dem einen großen Ziele. Der Redner gab dann einen erschöpfenden Überblick über den bisherigen Ausbau der großen Wasserstraße und forderte möglichst baldige Ausführung der ersten Strecke des Kanals. Die finanzielle Beteiligung aller müsse erstrebt werden. Ein seit mehr als zwei Jahren bestehender Fachausschuß des Vereins hat eine Reihe schwieriger Fragen zu behandeln gehabt, darunter in letzter Zeit namentlich die Erstellung von Ausgleichstarifen der Reichsbahn gegenüber den Staffeltarifen. In Vorbereitung ist eine Wasserstraßen- und Energiewirtschafts-Ausstellung in Nürnberg für die Zeit von Mitte August bis Ende September, worauf die öffentliche Aufmerksamkeit gerichtet werden möge. Auch nach Schaffung des Main-Donau-Verbandes bliebe dem Kanalverein noch wichtige Aufgaben. Die Frage der Anschlußkanäle muß, wie bisher, so auch künftig zum Aufgabenkreis des Kanalvereins gehören. (Anschluß der Inn und des Lech, Verbindung des Main mit der Weser.) Die Interessen der Schiffahrt dürften aber gegenüber den Interessen der Wasserkraftgewinnung nicht zu sehr in den Hintergrund treten. Darum müsse der Verein die Interessen der Schiffahrt im weitesten Umfange vertreten, hauptsächlich in der Frage der Schiffahrtstarife. Die neu eingeführten Staffeltarife gehen soweit, daß die direkte Güterverfrachtung, besonders Kohlen, von Rheinland-Westfalen nach Bayern per Bahn erheblich billiger zu stehen kommt, als die Verfrachtung zu Wasser und die Überleitung auf die Eisenbahn. Hier müsse ein Ausgleich geschaffen werden, und dabei müsse der Verein die Interessen der Schiffahrt im weitesten Umfange vertreten, hauptsächlich in der Frage der Schiffahrtstarife. Die neu eingeführten Staffeltarife gehen soweit, daß die direkte Güterverfrachtung, besonders Kohlen, von Rheinland-Westfalen nach Bayern per Bahn erheblich billiger zu stehen kommt, als die Verfrachtung zu Wasser und die Überleitung auf die Eisenbahn. Hier müsse ein Ausgleich geschaffen werden, und dabei müsse der Kanalverein mitarbeiten. Die bayerische Schiffahrt ist bisher nicht zusammengeschlossen gewesen. Der Kanalverein müsse diesen Zusammenschluß erreichen und als Vertreter der bayerischen Schiffahrt angesehen und anerkannt werden. Die entsprechende Satzungsänderung wurde angenommen, ebenso die Namensänderung in: Bayerischer Kanal- und Schiffahrtsverein.

Der frühere Bürgermeister Graff setzte sich eifrig für die Berücksichtigung des Maindreiecks ein. Dr. Schmitz (Duisburg) gab verschiedene praktische Winke und Anregungen, den Wasserverkehr nach Bayern, insbesondere nach dem Aschaffenburger Hafen, durch Erleichterungen für Schiffahrtsunternehmungen zu heben. Schiffahrtsdirektor Röschlein erstattete einen sehr eingehenden Bericht über die Gefährdung der Schiffahrt durch die Staffelung der Eisenbahngütertarife und empfahl Herstellung von Ausgleichstarifen unter dem einmütigen Beifall der Versammlung.

Der bisherige Vorstand wurde wiedergewählt. Neugewählt wurde Oberbürgermeister Dr. Matt (Aschaffenburg) und Abgeordneter Hartmann. Nach einem gemeinsamen Mittagessen wurde ein Ausflug zu Schiff nach dem neuen Hafen und der Staustufe und dem Kraftwerk Mainaschaff unternommen, womit die Tagung ihren Abschluß fand.

Freie Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten.

Die Freie Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten hielt am 30. Mai in Hann.-Münden ihre 37. Versammlung ab. Der neue Vorsitzende der Vereinigung, Herr Handelskammerpräsident Karl L. Pfeiffer-Kassel, widmete zunächst einige Worte dem Andenken von drei um die Weser und ihre Schiffahrt hochverdienten Männern, des Wasserstraßendirektors Muttray, des Ministerialdirektors Dr. Sympher, besonders aber des Kommerzienrats Pulvermacher, der im Jahre 1892 den Anlaß zur Gründung der Vereinigung gegeben und sie dreißig Jahre lang als Vorsitzender geleitet habe. Nach Entgegennahme der Berichte über die Geschäfts- und Kassenführung gab Herr Direktor Barkemeyer von der Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft ein Bild von der Lage der Weserschiffahrt. Ein Kleinwasser, wie es im Jahre 1921 von Ende März bis Ende Dezember, also neun Monate lang, bestanden hat, ist im Laufe von Jahrzehnten nur selten vorgekommen. Auf der oberen Weserstrecke mußte die Frachtschiffahrt längere Zeit eingestellt werden, auch auf der Strecke Hameln—Minden war sie zeitweise unmöglich. Selbst unterhalb Minden war im Oktober nur eine Tauchtiefe von 70 cm zulässig. In den ersten Monaten 1922 besserten sich die Wasserstände, so daß, abgesehen von einer mehrwöchigen Eissperre, bis Mitte Mai mit ziemlich vollen Ladungen gefahren werden konnte. Wenn das Wasser günstig bleibt, wird der Weserverkehr nach dem Darniederliegen während der Kriegs- und Nachkriegszeit sich wieder heben. Redner erwähnte, daß zurzeit in Kassel acht mit Getreide beladene Kähne, die auf Entlöschung warteten, und außerdem drei andere Schiffe, die gelöscht oder beladen würden, lägen; in Münden lägen sieben Schiffe, um Getreide zu löschen oder Kali zu laden. Man darf also hoffen, daß die Weserschiffahrt allmählich in den Friedensstand zurückkehren wird.

Über die Personenschiffahrt machte Herr Senator Meyer-Hameln Mitteilungen. Infolge der Besetzung des Westens drängt sich ein starker Touristen- und Reiseverkehr nach der Weser. Die Personenschiffahrt hat sich auf den Zuwachs eingerichtet; im vorigen Jahr litt sie aber sehr unter den schlechten Wasserständen. 20 cm Fahrwasser mehr würden für einen regelmäßigen Betrieb genügt haben. Auf eine Anfrage des Herrn Oberbürger-

meisters Dr. Becker-Minden erwiderte Herr Regierungsrat Pigge von der Wasserstraßendirektion, daß die Edersperre zurzeit einen Inhalt von 198 Millionen Kubikmetern habe, also fast voll gefüllt sei. Zu Anfang Mai vorigen Jahres waren es nur 136 Millionen. Also würde in diesem Jahre bedeutend mehr Zuschußwasser gegeben werden können.

Über das Verhältnis der Freien Vereinigung zu dem neugegründeten Weserbund sprach Herr Bürgermeister Dr. Haarmann-Münden. Da eine Überorganisation von Übel sei, könne die Frage aufgeworfen werden, ob nach Errichtung des Weserbundes die Freie Vereinigung überflüssig erscheine. Diese Frage sei aber zu verneinen. Der Weserbund wolle den Ausbau der Weser zu einem Großschiffahrtswege und dessen Fortsetzung nach Süden fördern, wolle also breitere und umfangreichere Bestrebungen zusammenfassen, während für die Freie Vereinigung der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit an der Oberweser selber liege. Eine dreißigjährige Organisation, die wesentliche und nachwirkende Erfolge erzielt und besonders auch sehr billig gearbeitet habe, zu zerschlagen, würde verfehlt sein. Die Freie Vereinigung müsse also bestehen bleiben. Herr Dr. Metterhausen wies darauf hin, daß die Freie Vereinigung besonders auch die Interessenten des öffentlichen Verkehrs, Magistrate, Gemeindevorstände, Kreisausschüsse, Handelskammern zu ihren Mitgliedern zähle. Eine werbende Tätigkeit in weiteren am Verkehr interessierten Kreisen habe sie nicht entfaltet und lasse in dieser Hinsicht dem Weserbund freie Hand. Es erscheine aber dringend wünschenswert, eine Organisation, die sich auf die unmittelbaren Interessen des Weserstromes selber beziehe, beizubehalten, zumal da Gegensätze, wie sie sich in früheren Jahren auch im Kreise der Freien Vereinigung herausgestellt hätten, nicht außerhalb des Bereichs der Möglichkeit lägen. Herr J. H. W. Busch-Bremen betonte, daß Gegensätze zwischen der Freien Vereinigung und dem Weserbund nicht zu befürchten wären. Alles, was die Weser fördere, sei das gemeinsame Ziel beider Organisationen. Dem gleichen Gedanken gaben auch die Herren Oberbürgermeister Dr. Becker-Minden und der Vorsitzende, Herr Karl L. Pfeiffer, Ausdruck, während Herr Direktor Schlüter von der Mindener Schleppschiffahrtsgesellschaft erklärte, die Schiffahrt wünsche dringend, daß die Freie Vereinigung bestehen bleibt. Die Versammlung sprach sich einstimmig für den Fortbestand der Freien Vereinigung aus. Es wurde auch darauf hingewiesen, daß eine Verstärkung ihrer finanziellen Mittel wünschenswert wäre, wenn die Vereinigung selbstverständlich auch nicht annähernd mit ähnlichen Beträgen wie der Weserbund rechne. Von einer Erhöhung der satzungsmäßigen Beiträge wurde abgesehen, doch soll den Mitgliedern eine freiwillige Heraufsetzung nahegelegt werden.

Lange wurde dann über die Frage der Kanalisierung der Weser verhandelt. Herr Dr. Metterhausen legte die Entwickelung des Kanalisierungsgedankens in den drei Jahrzehnten des Bestehens der Vereinigung dar. Anfangs war das Ziel die Vollkanalisierung des Stromes von Münden—Bremen. Die Kanalvorlagen von 1899 und 1901 sahen die Teilkanalisierung von Bremen bis Hameln vor, und Bremen hatte sich bedingungsweise zur Ausführung der Kanalisierung auf der Strecke von Minden bis Bremen auf eigene Rechnung verpflichtet. Dann trat aber der Gedanke der Herstellung von Staubecken in den Vordergrund. Am 11. Juni 1904 veranstaltete die Vereinigung die große Talsperrenversammlung in Kassel mit der anschließenden Fahrt durch das jetzt überstaute Waldecker Gebiet, und im Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 wurde die Kanalisierung völlig ausgeschieden und lediglich die Herstellung von Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser festgelegt. Man glaubte, daß Staubecken auch in wasserarmen Jahren eine regelmäßige Schiffahrt ermöglichen würden, und auf diese Annahme gründete das Ausbaugesetz vom 24. Dezember 1911 seine Regulierungsziele für die Weser. Nach den inzwischen gemachten Erfahrungen ist aber nicht anzunehmen, daß die Weser lediglich durch Aufhöhung von Stauwasser aus Talsperren und durch Regulierung zu einem leistungsfähigen Großschiffahrtsweg werden kann, und so kommt man wieder zu der Überzeugung, daß auf die Vollkanalisierung des Stromes nicht zu verzichten ist. Mit Rücksicht auf den Schiffahrtsverkehr allein, auf dessen Geschichte, Entwicklung und Zukunftsmöglichkeiten Redner näher einging, lassen sich die hohen Kosten der Kanalisierung nicht rechtfertigen. Aber die Kanalisierung ermöglicht zugleich die Gewinnung und Ausnutzung von elektrischer Kraft. Mit dem Ausbau der Fulda wird auf Grund des soeben verabschiedeten Gesetzes bereits begonnen. In der Verbindung der Verkehrswirtschaft mit der planmäßigen Ausnutzung der verfügbaren Naturkräfte liegen große Aussichten für den Wiederaufstieg der deutschen Volkswirtschaft.

Als Gegner der Kanalisierung trat Herr Senator Meyer-Hameln auf. Er befürchtete, daß nach Einbau der Wehre und Schleusen die Personenschiffahrt zum Erliegen kommen würde. Der Fremdenverkehr führe dem Weserverkehr aber Millionen zu. Die Frachtschiffahrt befördere hauptsächlich Talgüter, wobei die Kähne ohne Schleppkraft mit dem Strome führen. Für diese Transporte genüge ein Fahrwasser von 1,20 m, das durch Talsperren erzielt werden könne. Die Kosten der Kanalisierung wären nicht aufzubringen, und bei der Höhe der Abgaben würde der Betrieb unwirtschaftlich und gegenüber der Bahn wie auch gegenüber den abgabefreien Nachbarströmen wettbewerbsunfähig sein.

Diesen Ausführungen widersprachen eine Reihe von Rednern. Die Schiffahrtsdirektoren, Herren Barkemeyer und Schlüter, und Herr Oberbürgermeister Dr. Becker legten die Bedürfnisse des Güterverkehrs dar und suchten die Bedenken wegen der Personenschiffahrt zu entkräften. Der Vorsitzende, Herr Pfeiffer, betonte, daß der Widerstand gegen die Kanalisierung nur dann berechtigt sein würde, wenn der Nachweis zu erbringen sei, daß die Anlage von Talsperren für die Herstellung von Großschiffahrtswegen durchaus ausreiche. Sei das nicht der Fall, dann müßten andere Bedenken, auch die Rücksicht auf die Personenschiffahrt, zurücktreten. Technisch äußerten sich hierzu die Herren Regierungsrat Pigge-Hannover und Oberbaurat Plate-Bremen. Ersterer führte aus, daß für die Strecke Münden—Carlshafen nach bisherigen Untersuchungen durch Zuschußwasser allein keine genügende Fahrtiefe zu erreichen sei. Augenblicklich würden die Untersuchungen bis Minden fortgesetzt. Die Anlage von Staubecken mache wegen der Verlegung von Ortschaften größere Schwierigkeiten als früher. Die Strecke Münden—Hameln würde 13, Hameln—Minden 6 und Minden—Bremen ohne die beiden bereits vorhandenen 6 Stauanlagen erhalten. Zwei Drittel der Kanalisierungskosten könnten durch Verwertung der Wasserkräfte verzinst werden. Herr Oberbaurat Plate hielt die Talsperrenfrage für noch nicht genügend geklärt. Talsperren von einem Fassungsraum anzulegen, daß auch in trockenen Jahren 1000-t-Schiffe regelmäßig verkehren könnten, sei nicht möglich, doch ließe sich in normalen Jahren durch Sperren eine genügende Fahrtiefe für 600-t-Schiffe schaffen. Für die Verbindung der Weser mit dem Süden hätten die Talsperren besondere Bedeutung. Auch die Kostenfrage falle ins Gewicht. Die Vereinigung möge daher aus einer etwa abzugebenden Erklärung die Talsperren nicht ausschließen.

Der Handelskammervorsitzende, Herr Schütte-Minden, verlangte die Möglichkeit eines regelmäßigen Vollverkehrs für das 1000-t-Schiff. Herr Warnecke-Carlshafen machte interessante Mitteilungen aus seiner jahrzehntelangen Beobachtung des Weserstroms. Von Interesse waren die Auslassungen des Herrn Senators Dr. Apelt-Bremen über Hansakanal und Weserkanalisierung. Ein Gegensatz zwischen beiden Projekten bestehe nicht. Die Hauptaufgabe der Weserstrecke Bremen—Minden sei nicht die Verkehrsvermittlung nach dem Westen, sondern die Verbindung nach Süden und vor allem nach Osten. Für den Ausfall von Verkehr nach und von dem Westen würde die Weser Zuwachs von der Unterelbe erhalten. Bremens Ziel sei der Ausbau der Weser zu einem vollkanalisierten Wasserweg Münden—Minden—Bremen.

Mit allen Stimmen gegen diejenige des Herrn Senators Meyer-Hameln gab die Versammlung die folgende von Herrn Handelskammersyndikus Dr. Hoffmann-Minden vorgelegte Erklärung ab:

„Aus den Erfahrungen der letzten Jahre ergibt sich die dringende Notwendigkeit einer Besserung der Stromverhältnisse der Weser. Die Anreicherung des Weserwassers durch die Edertalsperre hat sich als nicht ausreichend erwiesen. Von der Fertigstellung der Diemeltalsperre und dem Bau weiterer Talsperren ist eine weitere Erhöhung des Fahrwassers zu erwarten. Eine gründliche Besserung kann aber nur erreicht werden durch die Kanalisierung der Weser, die große Vorteile bringen wird: 1. Die bisher durch Niedrigwasser oft behinderte Weserschiffahrt wird leistungsfähiger und 2. der Übergangsverkehr zwischen Weser und Mittellandkanal durch Fortfall der jetzt vielfach unvermeidlichen Leichterung wirtschaftlicher gestaltet. 3. Die finanziellen Lasten der Kanalisierung werden fast völlig getragen durch die Verwertung der an den Staustufen zu gewinnenden Wasserkräfte, die 4. der Versorgung des Wesergebiets mit elektrischer Energie zugute kommen und damit die Kohlenwirtschaft erleichtern. 5. Die Kanalisierung der Weser ist der erste Schritt zur Schaffung einer leistungsfähigen Wasserverbindung zwischen Bremen und dem süddeutschen Wirtschaftsgebiet. — Deshalb fordert die Freie Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten einmütig die beschleunigte Kanalisierung der Weser von Hann.-Münden bis Bremen in dem Umfange, daß die sichere Durchführung des Verkehrs mit 1000-t-Schiffen gewährleistet ist."

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		6. 6. cm	7. 6. cm	8. 6. cm	9. 6. cm	10. 6. cm	11. 6. cm	12. 6. cm	13. 6. cm	14. 6. cm	15. 6. cm	16. 6. cm	17. 6. cm	18. 6. cm	19. 6. cm	20. 6. cm	cm
Memel	Tilsit	146	138	134	130	124	119	113	111	107	103	103	101	101	103	99	—
Pregel	Insterburg	—38	—38	—44	—40	—45	—39	—53	—42	—45	—47	—49	—41	—41	—45	—50	—
Weichsel	Thorn	32	29	27	25	23	22	23	20	21	20	16	—	10	—1	—	—
Oder	Ratibor	103	98	96	92	90	87	91	98	100	100	97	97	94	93	143	—
„	Breslau	—80	—80	—79	—72	—84	—82	—70	—73	—82	—82	—70	—84	—76	—68	—74	—
„	Krossen	44	44	44	43	43	40	38	36	41	38	33	33	36	37	37	—
„	Frankfurt	38	32	30	32	30	26	23	22	22	23	24	20	21	25	27	—
Warthe	Landsberg	—24	—30	—32	—35	—37	—41	—38	—37	—39	—39	—38	—37	—37	—36	—37	—
Netze	Vordamm	—24	—27	—32	—	—34	—38	—32	—30	—28	—30	—26	—26	—24	—24	—26	—
Elbe	Dresden	-149	-191	-190	-186	-191	-198	-202	-200	-196	-207	-194	-189	-191	-193	-194	—
„	Barby	49	46	42	40	37	38	36	32	29	38	40	36	30	34	41	—
„	Magdeburg	53	51	44	46	43	40	40	42	35	41	47	44	32	36	42	—
„	Wittenberge	80	74	67	65	59	57	53	52	50	47	45	48	49	48	44	—
Saale	Grochlitz	76	68	68	72	68	68	78	70	70	68	68	72	66	72	82	—
Havel	Spandau*)	26	25	25	26	25	25	30	29	28	29	30	38	30	33	32	—
„	Rathenow*)	2	6	—2	—8	—12	—22	—26	—26	—28	—30	—30	—22	—15	—20	—22	—
Spree	Spremberg*)	60	80	68	68	68	64	65	62	68	65	65	65	64	64	66	—
„	Kersdorf*)	186	183	180	176	179	196	201	200	194	191	192	192	193	194	194	—
Weser	Münden	106	112	114	112	110	128	118	125	115	110	114	126	116	116	128	—
„	Minden	264	190	185	184	183	194	188	194	192	195	186	185	190	193	188	—
Rhein	Maximiliansau	576	572	570	573	574	575	577	593	605	586	575	—	566	568	5 3	—
„	Caub	316	318	314	309	309	314	316	320	333	340	342	338	333	321	319	—
„	Cöln	290	290	289	283	280	283	286	291	296	309	311	309	304	275	290	—
Neckar	Heilbronn	70	55	50	72	82	58	165	137	85	74	72	95	80	135	106	—
Main	Hanau	286	282	278	280	270	286	288	299	290	294	—	297	293	278	—	—
Mosel	Trier	38	33	25	32	50	43	44	36	33	28	24	25	28	23	22	—

*) Unterpegel.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.
(Gegründet 1853.) * Telephon: Amt Nord 3631, 3632. * Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	1640
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	1395
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	400
Dampfschiff.-Ges. Neptun	1350
Dampfschiff.-Reederei Horn	—
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	485
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	405
Deutsche Ostafrika-Linie	—
Emder Reederei	—
Flensburger Dampfer-Comp.	595
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	1050
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	394
Hamburg-Bremen-Afrika	400
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	699
Hansa Dampfschiffahrt	320
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	680

Name	Kurs:
Neue Dampfer-Comp., Stettin	390
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	—
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	975
Norddeutscher Lloyd	296
Ocean-Dampfer Flensburg	460
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	300
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	1000
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	320
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	750
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	1750
Schles. Dampfer-Comp.	—
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	—
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1800
Ver. Elbeschiff.-Ges.	680
Woermann-Linie	390

Bücherbesprechung.

Norddeutscher Lloyd, Bremen. Jahrbuch 1920/1921. Die deutsche Seeschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd und die Folgen des Krieges.

Vor uns liegt das Jahrbuch 1920/21 des Norddeutschen Lloyd, Bremen, in vortrefflicher Ausstattung, eingangs geschmückt mit dem Bilde des Präsidenten des Norddeutschen Lloyd, Herrn Ph. Heineken. In der Einleitung wird auf die durch den grausamen Friedensvertrag verursachte unglückliche Lage des deutschen Volkes hingewiesen und stark betont, daß nur unablässige Arbeit uns ermöglichen kann, von dem Sklavenjoch wieder frei zu werden. Dieser Aufgabe ist sich die deutsche Reederei in vollem Umfange bewußt und wird ihre ganze Kraft dafür einsetzen, Verlorenes wieder zu erringen, den Güteraustausch zu fördern und den Verkehr von und nach Übersee zu pflegen. Das vorliegende Jahrbuch versucht die Entwicklung der Dinge auf dem Gebiete der Schiffahrt und im deutschen Wirtschaftsleben, wie sie sich im letzten Jahre gestaltet hat, zu schildern. Hierbei wird der Hoffnung Raum gegeben, daß es künftig seines Charakters als „Kriegsjahrbuch" entkleidet wird und wieder der Berichterstattung über segenbringende Friedensarbeit dienen kann. Unerläßliche Voraussetzung hierfür ist jedoch, daß die Station der durch die Folgen des Krieges und insbesondere durch den Verlust der deutschen Handelsflotte schwer getroffenen Reederei ihre volle Unterstützung nach jeder Richtung hin zuteil werden läßt und der Feindbund ihr nicht weitere Lasten auferlegt, die zu tragen ihre Kräfte übersteigen würde.

Gehen wir nun auf den Inhalt des Buches ein, so zerfällt derselbe in drei Teile, einen allgemeinen, einen besonderen und einen Teil, der die persönlichen Verhältnisse behandelt. Im allgemeinen Teil finden wir im Anschluß an die einleitenden Worte: Die Lage der deutschen Seeschiffahrt im Rahmen der allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse. Von Philipp Heineken. Seeschiffahrt und Schiffahrtspolitik der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Von Dr. Hans Runge, Gießen. Bremens Schiffsverkehr in den Kriegs- und Nachkriegsjahren. Die Projekte für die Kanalverbindung zwischen Rheinland-Westfalen und den Weser- und Elbehäfen. Von Dr. H. Flügel, Bremen und sein Flughafen. Von Rudolf Voß. Zur Entwicklung des staatlichen Nordseebades Norderney. Der zweite Teil behandelt den Norddeutschen Lloyd in den Jahren 1914—1920 und im besonderen seine Kriegsfürsorge in demselben Zeitraum. Außerdem bringt er einen Bericht über das Schulschiff „Herzogin Cecilie" während der Kriegszeit. Im dritten, die persönlichen Verhältnisse behandelnden Teil finden wir einen Bericht über Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand des Norddeutschen Lloyd. Demselben liegt eine Darstellung der Geschäftseinteilung 1921 bei. Es wird dann weiter die Organisation der Verwaltung des Norddeutschen Lloyd bekanntgegeben, und zum Schluß folgt ein Verzeichnis der wichtigsten Vertretungen desselben in Deutschland und im übrigen Europa, sowie der außereuropäischen Agenturen. Das Jahrbuch ist in allen seinen Teilen mit bildnerischen Darstellungen, wie auch im übrigen, vortrefflich ausgestattet, und sei der Einsicht aller Beteiligten warm empfohlen.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 14
15. Juli

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Bezugspreis 30 M. für das Vierteljahr. Im Jahre erscheinen 24 Hefte. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 6 Mark
Sonder-Hefte 10 Mark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Anzeigen kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 4,00 + 50% Teuerungszuschlag

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, Charlottenburg 2, Kantstr. 140,* Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Oberbaudirektor Dr. Ing. h. c. Ed. Suling †. S. 215. — Der Hansakanal. S. 216. — Der Fulda-Kinzig- und der Sinnkanal. S. 221. — Kleine Mitteilungen. S. 225. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde S. 230. — Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie. S. 230.

Oberbaudirektor Dr. Ing. h. c. Ed. Suling †

Am Montag, den 3. Juli 1922, ist Herr Oberbaudirektor Dr. Ing. h. c. Suling im Großen Krankenhaus in Bremen aus dem Leben geschieden. Ein schwerer Verlust hat damit nicht nur seine engere Heimat getroffen, sondern weit über Bremens Grenzpfähle hinaus wird die Lücke schmerzlich empfunden werden, die durch den Tod dieses hochbegabten Ingenieurs gerissen worden ist. Der Verstorbene beschränkte sich bei seinen umfangreichen Arbeiten nicht auf seinen engeren Wirkungskreis, sondern er hatte vor allem das Wohl des gesamten deutschen Vaterlandes im Auge. Jede Aufgabe, an deren Lösung Suling herantrat, betrachtete er zunächst vom großen, deutschen Gesichtspunkt aus, und er verlor auch bei der Weiterverfolgung der Pläne im einzelnen nie die großzügigen Grundgedanken aus den Augen. Mit seinem Weitblick erkannte er die Notwendigkeiten der Zeit und verfolgte die von ihm als richtig erkannten Ziele mit entschlossener Tatkraft und Beharrlichkeit.

Eduard Suling wurde am 28. Juni 1856 in Bremen geboren und verlebte dort nicht nur seine Jugend, sondern die längste Zeit seines Lebens. Das Elternhaus auf der Brake, das er nur vorübergehend verließ, blieb ihm mit seinen Brüdern bis in die letzte Zeit seines Lebens ein trautes Heim. Nach Ablegung der Reifeprüfung auf dem humanistischen Gymnasium widmete er sich dem Studium der Bauingenieurwissenschaften, das er mit einem Jahre praktischer Tätigkeit bei der damaligen bremischen Eisenbahndirektion begann. Seine wissenschaftliche Ausbildung erhielt er auf der Technischen Hochschule in Aachen und der damaligen Bauakademie in Berlin. Nach der ersten Staatsprüfung kehrte er zur praktischen Ausbildung als Regierungsbauführer nach Bremen zurück, wo ihm der Umbau der Blockländer Entwässerungsanstalt und später die Bauleitung beim Durchstich der „langen Bucht“ anvertraut wurde. Für wenige Jahre unterbrach er seine Tätigkeit in Bremen, um Erzverladeanlagen bei Santiago auf Cuba zu entwerfen und um in der Brückenbauanstalt der Firma Harkort in Duisburg tätig zu sein.

Am 20. Juni 1887 kehrte Suling in bremische Dienste zurück und ist seitdem, abgesehen von einem kurzen Urlaub zur Ablegung der preußischen Regierungsbaumeisterprüfung, ununterbrochen für seine Vaterstadt tätig gewesen. Im Wasserbauamt bearbeitete er zunächst die Entwürfe für die bessere Abführung der hohen Oberwasser, die darauf abzielten, für die Zukunft die schweren Schäden zu vermeiden, die durch die Überflutungen im Winter 1880/81 in der Stadt Bremen und ihrer Umgebung entstanden waren. Am 16. Juli 1888 trat er zur Unterweserkorrektion über und arbeitete ein Jahr lang an diesem lebenswichtigen Werke mit, das die alte Hansestadt erst wieder zum wirklichen Seehafen machen sollte. Am 1. August 1889 erwählte ihn der Oberbaudirektor Franzius als Bauinspektor zu seinem Assistenten, und Suling hatte das Glück, mit unserem Altmeister des Wasserbaues über sieben Jahre lang unmittelbar zusammenzuarbeiten und ihm in Freundschaft bei seinen weitschauenden Plänen zur Seite zu stehen. Von den besonderen Aufgaben, die Suling in dieser Zeit gestellt und von ihm in mustergültiger Weise gelöst wurden, sind zu erwähnen der Bau der Großen Weserbrücke, dessen Oberleitung er hatte, sowie die im Auftrage des Tonnen- und Bakenamtes ausgeführte Befeuerung der Unterweser zwischen Bremen und Bremerhaven durch zahlreiche Leuchtfeuer. Damals bearbeitete er auch den im Jahre 1899 veröffentlichten Entwurf zur Kanalisierung der Oberweser, durch die die Seehäfen an der Unterweser mit Hilfe von 14 Staustufen eine stets vollschiffige Binnenwasserstraße zum geplanten Mittellandkanal erhalten sollten. Nur die Ablehnung des großen Kanalplanes im preußischen Abgeordnetenhaus hat es verhindert, daß der Ausbau dieser wichtigen Verkehrsstraße bis heute noch unvollkommen und unvollendet blieb, da Bremen nur bei der Ausführung des ganzen Mittellandkanales es wagen konnte, diese Arbeit allein auf seine durch die Unterweserkorrektion schon schwer belasteten Schultern zu nehmen. Als Suling am 1. November 1896 die Leitung der Hafenbauten

in Bremen übernahm, waren neben dem kleinen Hohetorshafen und einem unbedeutenden Winterhafen nur der Hafen I und ein kleiner Teil des Holz- und Fabrikenhafens vorhanden. Die weitere, großzügige Ausgestaltung der bremischen Hafenanlagen ist eines der hauptsächlichsten und bedeutungsvollsten Lebenswerke Sulings. Im Jahre 1900 wurde die Erweiterung des Holz- und Fabrikenhafens und der Neubau des Hafens II für große Seeschiffe in Angriff genommen, und im Zusammenhange damit wurde der Werfthafen der Aktiengesellschaft „Weser" hergestellt. In der Voraussicht der zu erwartenden Entwickelung der Industrie plante Suling die Erweiterung der bremischen Hafenanlagen durch den Industrie- und Handelshafen, der im Jahre 1907 unter seiner Oberleitung in Angriff genommen wurde. Diese Anlage bedeutet mehr als eine Verdoppelung der bis dahin vorhandenen Hafenbecken. Während seiner Amtsführung als Vorstand des Hafenbauamtes wurde von seinen weitausschauenden Plänen, die sich auch auf das linke Weserufer erstreckten, noch die Getreideverkehrsanlage im Hafen III in Angriff genommen, deren Bedeutung für die Volksernährung uns in heutiger Zeit erst so recht zum Bewußtsein kommt. Mit seinen Plänen und Gedanken, die Suling in den Hafenanlagen zur Verwirklichung brachte, schuf er die Grundlagen für die Bedeutung Bremens als zweitgrößter deutscher Seehafen und diente damit nicht nur Bremen als Hafen- und Handelsstadt, sondern der Volkswirtschaft ganz Deutschlands, die auf den überseeischen Verkehr angewiesen ist.

Am 1. Juni 1913 wurde er zum Baudirektor für Strom- und Hafenbau ernannt, und damit erweiterte sich sein Wirkungskreis auf den gesamten bremischen Wasserbau. Tatkräftig faßte er sogleich die großen Aufgaben an, die auf dem Gebiete des Flußbaues auf der Unter- und Außenweser zu lösen waren, wenn Bremen und Bremerhaven die einmal errungene Stellung als Seehäfen erhalten bleiben sollte. Mit wissenschaftlicher Gründlichkeit faßte er das schwierige Problem des Ausbaues der Außenweser auf 10 m Wassertiefe bei Niedrigwasser an und wachte darüber, daß in jahrelanger Forschungsarbeit die verwickelten Vorgänge im Seegebiet des Tidestromes, so weit wie irgend möglich, klargelegt wurden. Die natürliche Entwickelung der Stromrinnen der Außenweser ließ es nicht möglich erscheinen, an Plänen, die bei den früheren Zuständen ihre volle Berechtigung gehabt hatten, unveränderlich festzuhalten. Es ist ein Zeugnis seiner Sachlichkeit und starken Entschlußkraft, die ihm trotz seiner Erkrankung bis in seine letzte Lebenszeit unvermindert erhalten blieb, daß er sich noch wenige Monate vor seinem Tode auf Grund eingehender Durcharbeitung der neuesten Forschungsergebnisse entschloß, an Stelle des Wurster Armes den Fedderwarder Arm für den Ausbau als Hauptfahrwasser vorzuschlagen. Er durfte noch auf seinem Krankenlager die große Freude erleben, daß sich die jetzt über die Wasserstraßen entscheidenden Reichsbehörden hinter seinen Entschluß stellten und daß der Reichstag die für den Ausbau der Außenweser erforderlichen Mittel durch seine Bewilligung sicherstellte. Leider war es Suling nicht mehr vergönnt, die Verwirklichung dieses Planes zu erleben, mit dessen Ausführung in diesem Frühjahr begonnen ist.

Bei der Unterweser trat Suling besonders für die Verbreiterung des Fahrwassers und für einen Ausbau ein, der es dem Regelfrachtschiff des Weltverkehrs auch bei lange andauernden ungünstigen Wasserständen ermöglichen sollte, die bremischen Häfen aufzusuchen.

Außer auf die Seewasserstraßen richtete Suling sein ganz besonderes Augenmerk auf die Wasserverbindungen mit dem Hinterlande, vor allem mit Rheinland-Westfalen. Er ging dabei nicht von einem engen Gesichtspunkt aus, sondern betrachtete die Verkehrsaufgaben Nordwestdeutschlands vom Rhein bis zur Ostsee nur als Gesamtheit. Er war bestrebt, die Lösung zu finden, die der gesamten deutschen Volkswirtschaft, und nicht einem einzelnen Seehafen, den größten Nutzen brachte. Suling erkannte, welche große Bedeutung die Verbindung des Industriegebietes mit den deutschen Nordseehäfen, insbesondere mit Hamburg, für den Wiederaufbau und für die Zukunft Deutschlands hat. Von diesem Gesichtspunkte aus verfolgte er in großzügiger und tatkräftiger Weise die Pläne für eine Kanalverbindung zwischen dem Industriegebiet und den Hansestädten und trug in hervorragendem Maße zu der Einigung der Hauptbeteiligten auf den Hansakanal bei.

Sulings Fürsorge erstreckte sich aber nicht allein auf die großen Ingenieurwerke, sondern er wandte seine Aufmerksamkeit ganz besonders auch dem Siedelungswesen zu und veranlaßte, daß der bremische Staat in größerem Umfange Land erwarb, um die Herstellung billiger Arbeiterwohnungen sicherzustellen.

Die Werke, die als bleibende Denkmale bis in die fernste Zukunft Zeugnis von Sulings Schaffen geben werden, haben seinem Namen weithin in den Kreisen des Baufaches, des Handels, des Verkehrs und der Industrie ein großes Ansehen erworben. Mehrfach war er als Gutachter und Schiedsrichter tätig und erhielt ehrenvolle Rufe zur Übernahme von Professuren an Technischen Hochschulen. Im Jahre 1914 wurde ihm von der Hochschule in Hannover Dr. Ing. ehrenhalber verliehen, und es wurde ihm noch am 10. Februar 1922 die große Ehrung zuteil, zum außerordentlichen Mitgliede der Akademie für Bauwesen ernannt zu werden. Die Achtung und das Vertrauen, die ihm aus allen Kreisen Bremens von den Staatsbehörden, der Kaufmannschaft, den Gewerbetreibenden und den Schiffahrtskreisen, von der Beamtenschaft und aus den Arbeiterkreisen entgegengebracht wurde, sind stets ungetrübt geblieben. Sie wurzelten in der edlen Gesinnung des Verstorbenen, der „fides" — Treue — sein Leitwort nannte. Allen, die Gelegenheit hatten, ihn kennen zu lernen, besonders aber denjenigen, die das Glück hatten, unter seiner Leitung und mit ihm zusammen arbeiten zu dürfen, wird Suling als Mensch und Freund in seiner geraden und offenen, großzügigen und vornehmen Art unvergeßlich bleiben, die keine persönliche Engherzigkeit kannte. Viele werden ihn als mitfühlenden Berater und bereitwilligen Helfer stets in dankbarer Erinnerung behalten. Der unglückliche Kriegsausgang und seine Folgen bedrückten ihn schwer und ließen ihn zeitweise trübe in die Zukunft sehen. Er raffte aber trotzdem alle seine Kräfte zusammen zur Mitarbeit am Wiederaufbau unseres Vaterlandes, im Vertrauen auf den gesunden Kern unseres Volkes und in der Zuversicht, daß durch Tatkraft und Einigkeit aller Volkskreise Deutschlands Rettung und Wiederaufblühen herbeigeführt werden könne. Möge sein Geist der Pflichterfüllung, Einfachheit und Treue, möge seine Tatkraft und Zuversicht fortwirken wie seine Werke, damit die großen, von ihm gezeigten Aufgaben, deren Lösung er als großes und wertvolles Erbe hinterließ, auf rechtem Wege der Verwirklichung und Erfüllung entgegengeführt werden können.

P.

Der Hansakanal

Vortrag des Herrn Oberbaurat L. Plate, gehalten am 8. Juni 1922 auf der ordentlichen Hauptversammlung des Zentralvereins für Binnenschiffahrt in Berlin.

Fortsetzung des Berichts in Heft 13.

Die Binnenschiffahrt hat für die Güterbewegung von und nach den Seehäfen eine bei weitem größere Bedeutung als im innerdeutschen Verkehr. Der Anteil der Seehäfen, der deutschen und ausländischen, betrug beim deutschen Binnenschiffsverkehr im Jahre 1913 im ganzen 63 Millionen t, während der Anteil des Binnenlandes nur 36 Millionen t erreichte. Das ergibt ein Verhältnis von 1,75 : 1. Bei der Eisenbahn waren die Anteile 29 Millionen t und 476 Millionen t. Das entspricht einem Verhältnis von 0,061 : 1 oder 1 : 16,4. Daraus geht klar hervor, daß das Schwergewicht des Binnenschiffsverkehrs ganz überwiegend bei den Seehäfen liegt, daß dagegen der Eisenbahnverkehr der Seehäfen gegen den Inlandsverkehr vollständig zurücktritt. Von der Beförderung entfielen vom deutschen Verkehr auf

	Binnenschiff oder	Eisenbahn
in Hamburg/Harburg	14,6 Mill. t	11,9 Mill. t
in Emden	2,67 „ „	1,0 „ „
in den Weserhäfen	0,7 „ „	6,5 „ „
in Rotterdam	22,8 „ „	?

Der Charakter Bremens als Eisenbahnhafen und der gewaltige Anteil, den Deutschland mit 22,8 Mill. t in Rotterdam an dessen gesamten Binnenschiffsverkehr von 30,4 Mill. t nahm, sind sehr beachtenswert. Nimmt man noch Amsterdam und Antwerpen hinzu, so ist festzustellen, daß diese drei Auslandshäfen über die Hälfte des gesamten deutschen Binnenschiffsverkehrs auf sich gezogen haben.

Ein Blick auf die Übersichtskarte des Güterverkehrs und der Wasserstraßen Nordwestdeutschlands (Abb. 1) zeigt in den Verkehrskreisen die Bedeutung der hauptsächlichsten Verkehrsmittelpunkte dieses Gebietes im Jahre 1913. In der Darstellung ist der Empfang und Versand je nach der Verkehrsart verschieden gekennzeichnet. Für das Ruhrgebiet sind die Verkehrsgrößen der Handelskammerbezirke Essen, Bochum, Dortmund und Münster zusammengefaßt. Dort überwiegt die Ausfuhr durch die Eisenbahn. Die Einwirkung der neuen Kanäle, besonders des Rhein-Herne-Kanales, die im Jahre 1913 noch nicht in Betrieb waren, kommt noch nicht zum Ausdruck. Duisburg-Ruhrort hat einen besonderen Verkehrskreis erhalten, in dem die Bedeutung des Binnenschiffsverkehrs auf dem Rhein klar zum Ausdruck kommt. Von fast gleicher Größe ist der Verkehrskreis Hamburgs, in dem auch der Seeverkehr auftritt. Er ist bedeutend größer als der Kreis des Berliner Verkehrs, und daraus mag man einen Anhalt dafür gewinnen, wie wichtig eine gute Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und den Elbehäfen und im Zusammenhang damit auch mit den Weserhäfen, sowie mit Lübeck und Kiel ist.

Bei den Verkehrsberechnungen ist es im vorliegenden Falle nicht notwendig, auf alle möglichen Güter zurückzugreifen, die für die Beförderung auf dem Wasserwege in Frage kommen; denn, wie bei jeder Verkehrsbeziehung zum Ruhrgebiet, ist auch hier der Kohlenverkehr ausschlaggebend. Wenn dieser allein

genügt, um eine neue Wasserstraße wirtschaftlich zu rechtfertigen, so braucht die Untersuchung auf andere Güter kaum noch ausgedehnt zu werden.

An Kohlen wurden im Jahre 1913 eingeführt:

	aus Deutschland	— England
in die Weserhäfen und Nachbarschaft	1,9 Mill. t	0,3 Mill. t
in die Elbehäfen	2,96 Mill. t	5,64 Mill. t

Einschließlich des Kohlenverkehrs nach Lübeck und Kiel und nach dem Einflußgebiet der Elbehäfen ergibt sich für 1913 ein gesamter Kohlenbedarf von 13,4 Mill. t. Es ist angenommen, daß nur rund ⅔ dieser Menge oder 8¾ Millionen t für den Kanalverkehr in Frage kommen und zwar 1¾ Millionen t zur Weser und 7 Millionen t zur Elbe und darüber hinaus. Der Rest von 4,65 Millionen t ist in Absatz gebracht, um damit dem weiteren Bezug von englischer Qualitätskohle, dem Fortfall von Kohlensendungen und dem der Eisenbahn verbleibenden Anteil Rechnung zu tragen. Für den Güterverkehr, der außer der Kohle talwärts gehen wird, ist schätzungsweise ⅕ des Kohlenverkehrs in Ansatz gebracht. Die Rückfracht ist, wie üblich, nur mit ⅕ des Talverkehrs angenommen. Daraus ergibt sich ein Gesamtverkehr von 10 Millionen t zwischen Ruhrgebiet und Elbe und von 2,5 Millionen für die Weserhäfen. Es tritt noch der Verkehr hinzu, der sich zwischen der Oberweser und der Elbe entwickeln wird, und ferner teilweise auch die Güterbewegung zwischen den Seehäfen an Weser und Elbe, die jetzt zum großen Teil mit Leichtern über See erfolgt. Zwischen Weser und Elbe ist deswegen noch ein Zusatzverkehr von mindestens 1 Million t zu erwarten.

Zur Zeit wird der Übergang der Güter auf den Wasserweg dadurch erschwert oder ganz verhindert, daß bisher nur eine ungenügende oder gar keine Wasserverbindung vorhanden ist. Für die Elbehäfen kann auch die Schließung der Lücke zwischen Weser und Elbe durch die Verlängerung des Mittellandkanales keine Abhilfe schaffen. Dafür ist der Umweg über Magdeburg, der gegenüber den Eisenbahn 381 km oder 120 v. H. beträgt, viel zu groß, und die bei Niedrigwasser unzulänglichen Fahrwasserverhältnisse auf der Elbe beeinträchtigen die Schiffahrt viel zu sehr. Für die Weserhäfen liegen die Verhältnisse, trotz der schon bei Minden zwischen dem Mittellandkanal und der Weser bestehenden Verbindung ähnlich. Der Umweg des Wasserweges gegenüber der Eisenbahnlinie ist 162 km oder 66 v. H., und die Weser wird auch nach der Durchführung der Niedrigwasserregelung, trotz des Zuschußwassers aus der großen Edertalsperre, so ungenügende Wassertiefen behalten, daß diese durchschnittlich an 164 Tagen im Jahre weniger als 2 m betragen werden, wobei 1000 t-Kanalschiffe nicht mehr voll beladen verkehren können. Durch die Notwendigkeit der Leichterung der Binnenschiffe beim Übergang vom vollschiffigen Kanal auf den Fluß wird die Wirtschaftlichkeit des Wasserweges stark beeinträchtigt, wenn nicht gar in Frage gestellt.

Von den vielen in Abb. 2 dargestellten Plänen, die sich die Lösung der in Frage stehenden Verkehrsaufgabe zum Ziele setzten, sind durch Einigung der hauptsächlichsten Interessenten folgende ausgeschieden: 1. der Bramsche-Stade-Kanal, 2. der Hoya-Kanal, 3. der Bramsche-Achim-Kanal*), 4. der Nord-Süd-Kanal von Prof. Franzius, 5. hinsichtlich der Verkehrsverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und den Seehäfen, der Nord-Süd-Kanal von Oberbaudirektor Rehder.**) An deren Stelle ist der Plan des Hansa-Kanales getreten, auf den sich die großen Wirtschaftsverbände und Handelskammern im Ruhrgebiet, in Hamburg, Bremen, Lübeck und Hannover geeinigt und dem auch die

Abbildung 1

Senate der drei Hansestädte ihre Zustimmung erteilt haben. Daneben wird nur noch der Plan des Küsten-Kanales von Oldenburg verfolgt.

Bei dem Entwurf des Hansa-Kanales ist den Bedenken und Einwendungen in weitestem Maße Rechnung getragen, die gegen die aufgegebenen Kanalpläne vorgebracht worden sind. Besonders sind die Prüfungsbemerkungen des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, das in das jetzige Reichsverkehrsministerium übergegangen ist, und des preußischen Landwirtschaftsministeriums berücksichtigt worden.

*) Der Achim-Kanal bildet zwar einen Vorläufer des Hansa-Kanales, hat mit diesem aber nur Anfangspunkt und Endpunkt und die Übergangsstelle über die Weser gemein. Im übrigen weicht er in der Linienführung und Anordnung aber vollkommen von ihm ab.

Es ist deswegen auch nicht angängig, Rückschlüsse von einem auf den anderen Plan zu übertragen.

**) Vergl. 1921, Heft 7 dieser Zeitschrift, S. 122 ff. „Die Ausgestaltung des nordwestdeutschen Kanalnetzes."

An der Abzweigung vom Mittellandkanal, die an dessen nördlichsten Punkt, rund 11 km östlich von Bramsche erfolgt, sind ausgedehnte Liegeplätze und Wendebecken für das Ordnen und die Zusammenstellung von Schleppzügen vorgesehen. Der neue Kanal ist als unmittelbare Fortsetzung an eine längere gerade Strecke des vorhandenen Kanales angeschlossen, bevor dieser sich in einer Krümmung von 1700 m Halbmesser nach Südosten wendet. Der Übergang der Schiffahrt auf den neuen Wasserweg erfolgt dadurch in der günstigsten Weise. Ein Sperrtor soll den Mittellandkanal gegen alle Störungen sichern, die sich etwa von der anschließenden Dammstrecke des Hansa-Kanales her bemerkbar machen könnten.

Der Kanalwasserstand liegt auf der südlich vom Dümmer See verlaufenden Kanalstrecke ein wenig höher als der mittlere Sommerwasserstand dieses von der Hunte gespeisten Sees. Dadurch wird jeder schädliche Eingriff in die Wasserwirtschaft dieser Gewässer ausgeschlossen; denn bei Wassermangel ist eine Wasserentziehung durch den Kanal unmöglich gemacht. Bei Hochwasser bildet die Kanalhaltung ein vorzügliches Auffangbecken, das die Speicherfähigkeit des Sees um 17 v. H. erhöht und dadurch ausgleichend auf den Wasserstandswechsel wirkt. Notwendigenfalls kann auch eine gewisse Hochwassermenge durch den Kanal abgeleitet werden. Bei der Durchführung großer, noch schwebender Pläne, die für landwirtschaftliche Zwecke eine Auf-

Abbildung 2

In der ersten Schleuse, die 6 km hinter der Abzweigung angeordnet ist, erfolgt eine Absenkung des Wasserspiegels von + 50,3 auf + 37,3 m N. N., d. h. um 13 m (vgl. Längenschnitt in Abb. 2). Für das Bauwerk ist ein Entwurf aufgestellt, der die Ausbildung als Schachtschleuse mit vier Sparstufen vorsieht. Die Höhenlage des Unterwassers ist mit Rücksicht auf eine gute Entwässerungsmöglichkeit verschiedener großer Moore gewählt, die von der Kanallinie berührt werden. Sie paßt sich aber besonders den Wasserstandsverhältnissen des Dümmer Sees und der ihn umgebenden weiten Niederungen an.

Bei den Mooren ist absichtlich eine tiefe und weitgehende Durchschneidung vermieden. Der Kanal ist vielmehr möglichst am Rande des Moores entlang geführt, um von dort aus, unter Benutzung der durch den Kanal geschaffenen Vorflut, die Erschließung Schritt für Schritt durch Stichkanäle vornehmen zu können. Diese Art der Kultivierung hat sich besonders in den großen Hannoverschen Mooren in der Umgebung Worpswedes bewährt und wird auch von den hervorragendsten Moorsachverständigen als die beste Aufschließungsart befürwortet.

stauung des Sees mittels Eindeichung vorsehen, kann der Kanal sehr vorteilhaft zur Entwässerung weiter Niederungen herangezogen werden, die sonst ihre Vorflut verlieren bezw. künstlich entwässert werden müssen.

Südlich von Bassum und Syke erfordert die Durchbrechung eines Höhenrückens, der sich westlich der Weserniederung entlang zieht, zwei größere Einschnitte, die auf kurzen Strecken bis zu 14 m Tiefe erreichen. Landwirtschaftliche Schäden durch Grundwasserentziehung sind in beiden Fällen nicht zu befürchten, da in einem Falle ein schmales Moor angeschnitten wird, das in einer Senke liegt und von den beiderseitigen Höhen Zufluß erhält, während beim zweiten Einschnitt in der Umgebung Kiefernwälder stehen, die gegen eine etwaige Grundwassersenkung unempfindlich sind.

Beim km 81 ist die zweite Senkung des Kanalspiegels und zwar um 19 m vorgesehen. Die Überwindung dieses Gefälles muß entweder durch eine Schachtschleuse mit 7 Sparstufen oder durch eine Stufenschleuse erfolgen, die zwei hinter einander liegende Kammern mit je der halben Hubhöhe erhält. Da diese Schleusenart bei

den vorgesehenen neben einander liegenden Doppelschleusen reinen Richtungsbetrieb ohne Erhöhung des Wasserverbrauches gestattet, so hat sie gewisse Vorteile vor der doppelten Schachtschleuse mit Überkreuzung von Berg- und Talverkehr. Die Stufenschleuse verlängert den Schleusenaufenthalt gegenüber der Schachtschleuse um rund 1 Betriebskilometer und gestattet auch keine raschere Schiffsfolge als diese. Die Entscheidung über die Wahl der einen oder anderen Schleusenart kann deswegen nur durch eingehende Bearbeitung der Bauwerksentwürfe erfolgen.

Unterhalb der Schleuse zweigt zur Verbindung mit Bremen und den Unterweserhäfen ein 10 km langer Kanalast ab, der eine Schleuse erhält und bei Dreye in die Weser im Staugebiet des Bremer Wehres mündet.

Der Hauptkanal überschreitet nach Einlegung eines Sperrtores die Weserniederung auf einem 13 km langen und rund 10 m hohen Damm. Die Höhenlage der Kanalhaltung (+ 18,3 m N. N.) gestattet es, die Weser auf einer Brücke derart zu überschreiten, daß die Flußschiffe auch beim höchsten schiffbaren Hochwasser unter dem Kanal ungehindert hindurchfahren können. Jede gegenseitige Störung im Kanal- und Flußverkehr, wie sie bei spiegelgleicher Kreuzung zweier Wasserstraßen zu befürchten sind, scheiden damit aus. Die Abführung auch der größten Wassermengen der Weser wird dadurch gesichert, daß bei der Kanalbrücke außer der eigentlichen Flußöffnung von 80 m Spannweite Flutöffnungen von zusammen 570 m Länge vorgesehen sind.

Jenseits des Weserdammes ist bei Achim eine Aufstiegschleuse von der Weser her angeordnet. Diese soll den Verkehr zwischen der Weser und Elbe vermitteln und bei Trockenlegung der Dammstrecke, im Zusammenhang mit dem vorhin erwähnten Zweigkanal nach Dreye, den Durchgangsverkehr unter Benutzung einer kurzen Weserstrecke aufrecht erhalten. Ein bei Achim angeordnetes Pumpwerk macht den Kanalabschnitt zwischen Weser und Elbe unabhängig von der Zuführung von Speisewasser aus der voraufgehenden Strecke.

Ähnlich wie die Weser ist die Wümme auf einem allerdings an Höhe und Länge viel kleineren Damme zu überschreiten, dessen Herstellung keine Schwierigkeiten bereitet, da er hoch genug ist, um eine Eisenbahn, Straßen und den Fluß zu unterführen. Die weitere Durchführung des Kanals bis zur Elbe ist sehr einfach, besonders kommen tiefe Einschnitte nicht vor. Bei km 164 liegt am Südrande der Elbeniederung bei Horneburg die dritte Schleuse des Hauptkanales, die den Wasserstand um 17 m auf + 1,30 m N. N. absenkt. Die Endhaltung liegt damit etwas unter dem mittleren Hochwasserstand der Elbe. Bei dieser Höhenlage ist es möglich, die von der Geest herabströmenden Gewässer in den Kanal zu leiten und damit von der sehr tief liegenden Niederung des Alten Landes fern zu halten. Der Hansa-Kanal wirkt dadurch als Abfangkanal sehr günstig auf die sonst recht schwierige Entwässerung dieser Marschen ein.

Die Schleusen des Hauptkanales an der Süderelbe oder des nach Stade führenden Zweigkanals an der Schwinge sind einfache Tideschleusen, die mehrere Stunden bei Tidehochwasser ganz geöffnet werden und dann völlig freie Durchfahrt gewähren.

Die Einführung des neuen Binnenschiffsverkehrs in die Hamburger Häfen, von der Süderelbe her, erfolgt in günstigster Weise, da der Kanal leicht an die bestehende Binnenschiffsstraße angeschlossen werden kann, die hinter den Seehäfen durchläuft und mit diesen in Verbindung steht. Von der Oberelbe her kann ein so großer neuer Verkehr, wie er beim Hansa-Kanal zu erwarten ist, neben dem Elbeverkehr nicht mehr durch die bestehenden, nur schwer zu erweiternden Anlagen in die Hamburger Häfen eingeführt werden. Von den maßgebenden Hafenbauern Hamburgs wird deswegen auch die Einführung der neuen Wasserverbindung von der Süderelbe her als die einzig mögliche angesehen.

Der Wasserverbrauch des Hansa-Kanales beträgt für Schleusungen bei vollem Betrieb doppelter Schleppzugschleusen von 225 m Länge und 12 m Breite 3,6 cbm/sec. Dieses Wasser ist aus dem Mittellandkanal zu entnehmen. Dort erfolgt die Deckung teilweise durch den Zufluß von Schleusenwasser, den der gesteigerte Verkehr in der Schleuse bei Münster verursachen wird. Außerdem wird die in Frage kommende Haltung des Mittellandkanales einen neuen Zufluß nach Fertigstellung der in Bau befindlichen Verlängerung zur Elbe erhalten. Durch die Doppelschleuse bei Anderten, die 16 m Gefälle hat, wird bei Vollbetrieb eine Wassermenge zuströmen, durch die allein schon das Schleusenwasser des Hansa-Kanales voll ersetzt wird. Nach den vorliegenden Entwürfen wird dies Speisewasser durch Talsperren im Harzgebiet auch in trockener Jahreszeit sichergestellt werden. Schwierigkeiten, die sich für die Speisung des Hansa-Kanales daraus ergeben sollten, daß bei lang andauernden, heftigen Westwinden das Wasser in der langen Haltung des Mittellandkanales zwischen Münster und Hannover nach Osten getrieben wird, lassen sich durch Einschaltung eines Sperrtores östlich von der Abzweigungsstelle leicht beheben.

Die übrigen Wasserverluste des Kanales durch Versickerung und Verdunstung sind nicht besonders groß und werden voraussichtlich zum größten Teil durch Grundwasserspeisung schon gedeckt werden. Durch Pumparbeit werden in Minden und bei Achim höchstens je ½ cbm/sec zu ersetzen sein.

Die Baukosten sind nach den bisher veröffentlichten Preisangaben berechnet, die beim Bau der neueren Kanäle entstanden sind.*) Die Kostenüberschläge ergeben bei Vorkriegspreisen folgende Bausummen:

für den Hauptkanal	123 Mill. M.
für den Zweigkanal nach Dreye	10 Mill. M.
für den Aufstieg bei Achim	6 Mill. M.
für den Zweigkanal nach Stade	7 Mill. M.
zusammen:	146 Mill. M.

Die Betriebs- und Unterhaltungskosten sind mit 1 % oder 1,46 Mill. M in Ansatz gebracht. Das entspricht einem Satz von 6750 M/km. Die Jahreskosten berechnen sich bei 5 % Zinsen, ½ % Tilgung und 1 % Unterhaltungskosten zu 9,5 Millionen M. Bei den oben festgestellten Verkehrsgrößen werden auf der neuen Wasserstraße jährlich 2225 Mill. t/km geleitet werden, die mit einer Angabe von 0,427 Pfg./t km zu belegen sind, wenn die Unkosten ganz allein von dem Verkehr auf dem Hansa-Kanal getragen werden sollen. Vom allgemein wirtschaftlichen Standpunkt aus ist aber die Forderung berechtigt, daß auch die Mehreinnahmen mit zur Deckung herangezogen werden, die durch den neu geweckten Verkehr auf vorhandenen Wasserstraßen entstehen. Durch den Verkehr des Hansa-Kanales werden auf den bestehenden Kanälen 1962 Millionen t km geleistet werden. Nimmt man an, daß durch die Verkehrssteigerung auf den alten Kanälen für Neuanlagen und erhöhte Betriebskosten jährliche Mehrausgaben von 1 Million Vorkriegsmark entstehen, die vorweg gedeckt werden müssen, daß aber im übrigen die Mehreinnahmen dem Hansa-Kanal gut geschrieben werden, so lassen sich seine Unkosten durch eine Abgabe von 0,25 Pfg./t km decken.

Bei diesem Abgabensatz ergeben sich für Kohlen von Gelsenkirchen nach Hamburg Frachtunkosten von 3,05 M/t und nach Bremen von 2,59 M/t. Bei der doppelten Abgabenhöhe (0,5 Pfg./t km) erhöhen sie sich auf 3,92 M/t und 3 21 M/t. Diesen Sätzen sind die Eisenbahntarife der Vorkriegszeit gegenüber zu stellen. Nach den Seehafenausnahmetarifen, die die Selbstkosten der Eisenbahn kaum deckten, betrugen die Frachtsätze für Kohlen nach Hamburg 5,6 M/t und nach Bremen 4.8 M/t. Nach dem Rohstofftarif, der nach Aufhebung der Seehafenausnahmetarife maßgebend ist, erhöhen sich die Frachten auf 8.3 bezw. 6,5 M/t. Es geht daraus hervor, daß sich durch den Hansa-Kanal eine beträchtliche Frachtverminderung erzielen läßt.

Von der Wirkung einer solchen Verbilligung kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Kohle gegenüber der englischen verfolgt. Während in Hamburg vor dem Kriege etwa ⅔ der Kohleneinfuhr aus England kam, vermochte die deutsche Kohle die englische in den Weserhäfen infolge der um 0,8 M/t geringeren Frachtkosten fast völlig zu verdrängen. Dorthin kam aus England nur etwa $^1/_7$ des Kohlenbedarfes. Daraus geht hervor, daß bei der Frachtermäßigung, die durch den Hansa-Kanal zu erwarten ist, die deutsche Kohle auch in den Elbehäfen gegenüber der englischen Kohle im Wettbewerb überlegen sein wird. Darin liegt die große Bedeutung, die der Kanal für die Zukunft des Ruhrgebietes hat.

Es ist nun die Frage aufgeworfen worden, ob nicht der Abschnitt des Hansa-Kanales zwischen Mittellandkanal und Weser dadurch ersetzt werden kann, daß die Weser von Minden bis Bremen zu einer voll leistungsfähigen Wasserstraße angebaut wird. Dies ist mit Rücksicht auf die Verkehrsaufgaben, die der Weser in südlicher Richtung und für den Anschluß Hannovers zufallen, auf jeden Fall anzustreben und auch im Zusammenhang mit dem Hansa-Kanal gefordert worden. Nach dem oberflächlichen Augenschein mag man auch den Umweg für den Westverkehr für nicht allzu bedeutend halten, da die Hauptrichtung des Kanales und Flusses auf langen Strecken fast gleichlaufend ist, und die Verbindung nach Hamburg durch den zweiten Abschnitt des Hansa-Kanales von Achim oder, bei geringer Abänderung desselben, von der Allermündung her erreicht werden kann. Durch die vielen Krümmungen der Weser ergibt sich aber doch eine recht beträchtliche Wegverlängerung, die für Bremen 116 Betriebs/km und für Hamburg 101 Betriebs/km ausmacht.

Da nicht damit zu rechnen ist, daß die Weser durch Niedrigwasserregelung und Zuschußwasser für das 1000 t-Schiff dauernd befahrbar gemacht werden kann, weil der dafür erforderliche Stauraum von mindestens 1 Milliarde cbm Größe im Quellgebiet nicht geschaffen werden kann, so kommt nur Vollkanalisierung in Frage. Auf der Strecke von Minden bis Bremen sind nach einer diesseits im Jahre 1917 angestellten Untersuchung, außer den beiden vorhandenen Stauanlagen bei Bremen und Dörverden, noch weitere 6 Hauptstaustufen mit Wasserkraftwerken und zwei kleinere Zwischenanlagen erforderlich, an denen nur zeitweise, besonders bei Trockenheit und aus landwirtschaftlichen Rücksichten, gestaut werden sollte. Nach den neueren Untersuchungen der Wasserstraßendirektion in Hannover erscheint es möglich, im Ganzen mit 6 neuen Stauanlagen auszukommen. Bei Vorkriegspreisen würde die Errichtung dieser 6 Anlagen mit einfachen Schleppzugschleusen Baukosten in Höhe von zusammen 60 Millionen M erfordert haben. Die Jahreskosten sind bei 5 % Zinsen, ½ % Abschreibung, 1 % Betriebs- und Unterhaltungskosten und 4 % Erneuerungsrücklagen für die bewegten maschinellen Teile zu 4,38 Millionen M zu ver-

*) Vgl. 1921, Heft 6 dieser Zeitschrift und Zeitschrift für Bauwesen.

anschlagen. Durch die Ausnutzung der Wasserkraft lassen sich auf Grund einer Ermittelung, die auf Grund eingehender Durchrechnung von zwei Kraftanlagen und durch Schätzung für die übrigen Werke aufgestellt ist, jährlich im Durchschnitt 35 Mill. Kw. Std. Dauerstrom und 75 Mill. Kw. Std. zeitweise verfügbarer Strom erzeugen. Bei einem Verkaufspreis ab Werk von 5 Pfg./Kw. Std. für den Dauerstrom und, der Kohlenersparnis entsprechend, von 2 Pfg./Kw. Std. für den zeitweisen Strom ergibt sich eine Einnahme von 3,25 Mill. M. Von der Schiffahrt sind mithin noch 1,13 Mill. M oder rund ¼ der Unkosten zu tragen.

Soll der große Durchgangsverkehr nach der Elbe über die Weser geleitet werden, so genügen an den Staustufen nicht mehr einfache Schleusen, sondern es sind an allen Stufen doppelte Schleppzugschleusen herzustellen, die einen Mehraufwand von 10,5 Mill. M bei Vorkriegspreisen erfordern. Dazu tritt die notwendige Ergänzung des Weserabstieges bei Minden durch neue Schleppzugschleusen, deren Kosten mit dem dort teuern Grunderwerb und den erforderlichen neuen Vorhäfen zu 13 Mill. M zu veranschlagen sind. Außerdem ist für den Aufstieg bei Achim eine zweite Schleppzugschleuse und eine Vergrößerung des Pumpwerkes in Ansatz zu bringen, deren Kosten zu 6 Mill. M veranschlagt sind. Die Zusatzkosten für die Überleitung des vom Ruhrgebiet zur Elbe laufenden Verkehrs über die Weser bedingt somit Mehraufwendungen von 29,5 Mill. M, denen Jahreskosten von 1,95 Mill. M entsprechen. Dazu treten noch die erhöhten Pumpkosten bei Achim, da hier dem Reststück des Hansa-Kanales das Schleusenwasser für den Auf- und Abstieg des gesamten Verkehrs zuzuführen ist, während dies beim Hansa-Kanal, anstelle des Wasserverbrauches im Weserabstieg bei Münden, dem Mittellandkanal entnommen wird. Hierfür sind jährlich 9,1 Mill. Kw. Std. Kraftstrom erforderlich, die bei einem Preis von nur 5 Pfg./Kw. Std. eine Ausgabe von 0,455 Mill. M im Jahre verursachen.

Durch Fortfall des ersten Abschnittes des Hansa-Kanales und des Zweigkanales nach Bremen tritt eine Verminderung der Baukosten um 71,5 Mill. M ein. Das sind 42 Mill. M mehr, als die Mehrausgaben für die Ergänzungsbauten der Weserkanalisierung. Die Jahreskosten des verbleibenden Reststückes des Hansa-Kanales betragen einschl. der Pumpkosten 5,3 Mill. M. Im ganzen sind bei der Überleitung des Verkehrs über die Weser von der Schiffahrt jährlich 8,38 Mill. M aufzubringen, die nicht durch Kraftgewinn gedeckt werden. Das sind 1,12 Mill. M weniger als beim Hansa-Kanal.

Es fragt sich nun, ob diese Minderausgabe nicht volkswirtschaftlich von solcher Bedeutung ist, daß dadurch der erste Abschnitt des Hansa-Kanales hinfällig wird. Zu diesem Zwecke sind zunächst die Abgabensätze festgestellt, die auf jede Teilstrecke zur Deckung der Unkosten von der Schiffahrt zu tragen sind. Für den Hansa-Kanal war vorhin eine Abgabe von 0,427 Pfg./t km ermittelt, wenn er sich allein tragen soll. Auf dem Weserabschnitt ist die Schiffahrt mit 0,196 Pfg./t km zu belasten und auf dem Reststück des Hansa-Kanales mit 0.506 Pfg./t km. Für die Frachtberechnung sind diese Sätze auf 0.5, 0,25 und 0,5 Pfg./t km abgerundet. Die Unkosten für volle Hinfracht und $^1/_5$ Rückfracht betragen dann im Durchschnitt für den Verkehr zwischen Gelsenkirchen und

	Bremen	Hamburg
für den Hansa-Kanal	3,91 M/t	4,73 M/t
über die Weser und das Reststück des Hansa-Kanales	4,43 M/t	5,14 M/t

Die Frachterhöhung von 0,52 bezw. 0,41 M/t bedingt eine jährliche Mehrausgabe von 5,25 Mill. M. Das entspricht einem Kapital von 105 Mill. Goldmark, um das der Hansa-Kanal den Weg über die Weser volkswirtschaftlich übertrifft.

Die Überleitung des großen Durchgangsverkehrs über die Weser, mit dem Übertritt der Schiffahrt von einem Kanal zum Fluß und wieder zurück zu einem Kanal, hat auch sonst noch mannigfache Nachteile. Die Störungen der Schiffahrt durch Hochwasser der Weser sind nicht zu unterschätzen. Durchschnittlich wird der Schiffsverkehr dadurch an 12 Tagen im Jahre völlig unterbrochen und an 55 Tagen durch starke Strömung sehr behindert. Die Rücksichtnahme auf die stark wechselnden Strömungsverhältnisse in einem kanalisierten Flusse beeinträchtigt die Wirtschaftlichkeit des Schleppbetriebes. Die bei großer Wasserführung erforderlichen, kräftigen Radschlepper arbeiten bei geringer Strömung unwirtschaftlich. Die dafür ausreichenden schwächeren Schraubenschlepper genügen anderseits wieder nicht zur Überwindung starker Strömung im Flusse. Man steht deshalb vor der Wahl, einen doppelten Schlepperpark zu unterhalten oder im Schleppbetrieb unwirtschaftlich zu arbeiten.

Auf der Talfahrt sind auf der Flußstrecke auf jeden Kahn 2 bis 4 Talmatrosen zu geben und auch bei der Bergfahrt wird die Schiffsführung auf der Weser erfahrenen Flußschiffern zu übergeben sein, da der Schiffsführer das Fahrwasser auf der Weser genau kennen und im Besitz des Weserschifferpatentes sein muß.

Nach den Erfahrungen, die auf der kanalisierten Strecke der Ems unterhalb von Meppen gemacht sind, ist auch damit zu rechnen, daß die Schiffahrt auf dem kanalisierten Flusse bei Frost durch Eisbildung viel früher und länger unterbrochen wird als auf dem strömungslosen Kanal. Es mag aber noch möglich sein, diesen Übelstand durch besere Ausbildung der Wehre abzuschwächen, wenn es gelingt, durch Versenkbarkeit der beweglichen Wehrkörper, wie beim Bremer Wehr, das Eis leicht zum Abtreiben zu bringen und dadurch vorzeitige Eisstauungen zu verhüten.

Als ein weiterer Nachteil des Weserweges gegenüber dem Hansa-Kanal ist die größere Schleusenzahl anzusehen. Auf dem Wege nach Bremen liegen 9 statt 4 und nach Hamburg 10 statt 4 Schleusen.

Ohne die wichtigen Aufgaben der Weser zu verkennen, muß doch anerkannt werden, daß die Vorzüge des Hansa-Kanales für den großen Durchgangsverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und der Elbe so große sind, daß eine voll befriedigende Lösung der Verkehrsfragen Nordwestdeutschlands nur durch die Herstellung des Hansa-Kanales in ganzer Länge erzielt werden kann.

Syndikus Schnittger, Oldenburg:

Die Voraussetzung für die Rentabilität des Hansa-Kanals ist ein Massenverkehr von jährlich 12 ½ bezw. 13 ½ Millionen t nach der Weser und Elbe. Um diesen Verkehr zu erreichen, müßten nicht nur die Elbehäfen, sondern auch Kiel, Lübeck und die übrigen schleswig-holsteinischen, lübeckischen und mecklenburgischen Hafenplätze mit Ruhrkohle versorgt werden, und außerdem müßte die englische Kohle von der Elbe und diesen Plätzen verdrängt werden. Muß es schon bezweifelt werden, daß es gelingt, mittels des Hansakanals das genannte Gebiet mit Ruhrkohle zu versorgen, so ist es sogar als ausgeschlossen zu betrachten, daß man die englische Kohle von der Elbe verdrängen kann. In hamburgischen und flensburgischen Kohlenhandelskreisen glaubt man jedenfalls nicht daran. Übereinstimmend haben auf diesbezügliche Anfragen eine hamburgische und eine flensburgische Kohlengroßfirma ausgeführt, daß ein Bezug von Ruhrkohle auf dem Kanalwege nach den schleswig-holsteinischen, mecklenburgischen und lübeckischen Hafenplätzen mit Umschlag auf der Bahn immer teurer sein wird, als der direkte Bezug auf dem Schienenwege, und es wird als ausgeschlossen betrachtet, mittelst des Kanals in Zukunft die englische Kohle dort durch Ruhrkohle zu verdrängen. Nun sind vor dem Kriege jährlich allein 5½ Millionen t englische Kohle zur Elbe gegangen, und etwa 2 Mill. t Ruhrkohle nach den nicht hamburgischen Plätzen in Holstein, Lübeck und Mecklenburg. Es ist doch sehr bedenklich, diesen Verkehr, wie es jetzt geschieht, für den Hansakanal in Ansatz zu bringen. Setzt man diesen Verkehr aber ab, so verbleiben im Höchstfalle für den Hansakanal noch 6 bis 7 Mill. t jährlich. Damit ist die Wirtschaftlichkeit des Hansakanals mehr als in Frage gestellt, und man muß sich die Frage vorlegen, ob das erreichbare Ziel, nämlich die Elbe mit Ruhrkohle zu versorgen, nicht auf eine andere Art billiger zu erreichen ist. Den Weserhäfen ist mit einer möglichst kurzen Querverbindung vom Dortmund-Ems-Kanal zur Unterweser, wie es durch den Küstenkanal beabsichtigt ist, geholfen. Nach Hamburg läßt sich eine kurze Verbindung sowohl von der Oberweser als auch von der Unterweser herstellen. Die Weser muß ohnehin kanalisiert werden. Ein Kanal von Achim zur Elbe soll 61 ½ Millionen Friedensmark kosten, wobei jedoch Doppelschleusen angenommen sind, die bei dem zu erwartenden Verkehr aber nicht notwendig werden. In der angedeuteten Weise könnte man nach den Weserhäfen eine Verbindung über den Küstenkanal für 26 Millionen Friedensmark herstellen und über die Oberweser und einen Weser-Elbe-Kanal nach Hamburg eine brauchbare Kanalverbindung für reichlich 60 Millionen Mark, das wären insgesamt noch nicht 90 Millionen Mark, gegenüber 146 Millionen Mark, die der Hansakanal erfordert. Beim Bau neuer Wasserstraßen sollte darauf Bedacht genommen werden, daß bestehende Wasserstraßen nicht geschädigt werden. Dieser Grundsatz ist bei dem jetzigen Entwurf des Hansakanals nicht befolgt. Der Hansakanal würde keine Ergänzung des nordwestdeutschen Wasserstraßennetzes sein, sondern er würde die Einheit unseres Wasserstraßennetzes empfindlich stören. Denn er schädigt einmal den Dortmund-Ems-Kanal, er zerstört die wirtschaftliche Grundlage des Mittellandkanals durch Ablenkung des Verkehrs und er hemmt auch den Ausbau der Oberweser, der durch den Hansakanal der notwendige Verkehr zum Teil entzogen würde. Ich fürchte, die Ausführung des Hansakanals in der heutigen Form wäre der erste verhängnisvolle Schritt zu einer ungesunden Wasserstraßenpolitik, und ich möchte wünschen, daß das ganze Projekt in seinen verschiedensten Auswirkungen noch einmal ernstlich geprüft wird.

Regierungs- und Baurat v. Both, Berlin:

Auf das Für und Wider der Kanallinien will ich weiter nicht eingehen, nur zu der Speisung des Kanals möchte ich etwas sagen. Ich will annehmen, daß die Wasserberechnungen zutreffend sind und daß der Mittellandkanal tatsächlich so viel Wasser abgeben kann. Eines scheint mir hierbei jedoch nicht berücksichtigt zu sein. Im Herbst haben, wie Ihnen bekannt ist, unterhalb Münster zahlreiche Kähne ableichtern müssen, weil der Dortmund-Ems-Kanal nicht die nötige Wassertiefe hatte. Infolge lang anhaltender Westwinde wurde das Wasser aus der Haltung unterhalb Münster und aus dem Ems-Weser-Kanal nach Osten getrieben und mußte bei Minden abgelassen werden. Es war daher nicht möglich, von Minden her den Dortmund-Ems-Kanal genügend mit Wasser zu versorgen. Wenn dieser Fall eintritt, ist es m. E. ausgeschlossen, daß vom Mittellandkanal überhaupt Wasser in den Hansakanal fließt. Eine Speisung von der Lippe her kann nicht in Frage kommen, weil die Lippe nicht imstande ist, mehr Wasser als jetzt

schon abzugeben, daher wird auch in trockener Jahreszeit in Münster das Schleusungswasser wieder in die obere Haltung zurückgedrängt. Wenn neue Kanäle an die Haltung unterhalb Münster angeschlossen werden, muß die Speisung auf eine andere Grundlage gestellt werden.

Bürgermeister Dr. Frommhold, Stade:

Meine Herren! Der Kanal, mit dem wir uns heute befassen, heißt Hansakanal. Und in der Tat haben die Hansestaaten Hamburg und Bremen ein überwiegendes Interesse an diesem Kanal. Es haben sich deshalb auch die Regierungen dieser Staaten hinter das Projekt gestellt.

Es wäre aber irrig, wollte man aus dem Namen des Kanals schließen, daß nur hanseatische Interessen in Betracht kämen. Der eine der drei Hauptinteressenten Hamburg, Bremen, rheinisch-westfälische Industrie, und zwar die letztere ist preußisch, der Kanal durchschneidet vorwiegend preußisches Gebiet. Und auf der ganzen Linie werden wichtige Interessen berührt. Es haben sich deshalb allenthalben die Interessenten zu Hansakanalvereinen zusammengeschlossen, und alle diese sowie die Wasserwirtschaftliche Gesellschaft in Hannover und der Kanalverein für den Regierungsbezirk Stade haben sich hinter den Hansakanal gestellt. Weiter aber auch öffentlich-rechtliche Vertreter der Handelsinteressenten in Preußen, und zwar die Handelskammern in Essen, Osnabrück, Harburg und Kiel, letztere unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß die Mündung in die Schwinge gebaut wird. Auch die berufenen Vertretungen der Provinz Hannover, der Provinziallandtag sowohl als auch der Provinzialausschuß haben einmütig erklärt, daß ein Großschiffahrtsweg vom Rheinland nach den Nordseehäfen ein dringendes Bedürfnis und der Küstenkanal keine brauchbare Lösung sei.

Es ist deshalb erwünscht, daß auch die preußische Regierung sich hinter das Hansakanalprojekt stellt. Weiter bitte ich, es in den Plan der deutschen Wasserstraßen aufzunehmen, den der Vorstand aufstellen soll. Es sprechen so viele Einzelinteressen für das Projekt, daß man tatsächlich nicht mehr von einem Interessentenkanal, sondern von einer großen nationalen Aufgabe sprechen muß.

Bergassessor Krawehl, Essen-Ruhr:

Ich bin beauftragt, im Namen der Interessenten Rheinlands und Westfalens unsere lebhafte Sympathie für diesen Plan auszusprechen. Wir hoffen, daß der Hansakanal in der vorgeschlagenen Linienführung, vielleicht noch mit einigen Verbesserungen, kommen wird. Auch erwarten wir zuversichtlich, daß die noch bestehenden Schwierigkeiten angesichts der großen und gerade für unseren Bezirk überaus dringenden Aufgaben beseitigt werden. Unsere Prüfung hat ergeben, daß die zu lösenden Fragen nicht unüberwindlich sind. Die Zeit wird bestimmt bald kommen, zu welcher wir diesen Kanal unbedingt nötig haben, um uns das nordöstliche Absatzgebiet wieder zu sichern. Den Hansestädten sind wir zu besonderem Danke verpflichtet, daß sie die gegenseitigen Interessen mit so großer Initiative aufgegriffen haben. Die technischen Fortschritte bei uns gewährleisten in der Zukunft einwandfreie Sortenverladungen auch auf dem Wasserwege, wofür die Essener Ausstellung für Wasserbau und Binnenschiffahrt gute Beispiele gezeigt hat.

Vorsitzender: Ich bitte den Herrn Vortragenden um das Schlußwort.

Oberbaurat Plate. Bei den Berechnungen über den Massengüterverkehr ist angenommen worden, daß die englische Kohle nicht ganz verdrängt wird. Immerhin kann ein Kohlenverkehr von 8¾ Millionen Tonnen als sicher betrachtet werden. Ich möchte ferner Herrn Schnittger auf einen Irrtum hinweisen, der ihm unterlaufen ist. Herr Schnittger stützt seine Ausführungen auf die Pläne des Achim-Kanales, die seinerzeit in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt einer Erörterung unterzogen worden sind. Der Hansa-Kanal nimmt jedoch einen vollständig anderen Verlauf. Er hat auch nur mit dem früheren Plan die Übereinstimmung, daß er bei Achim die Weser überschreitet. Der Grundgedanke ist in gemeinsamer Arbeit mit Hamburger Fachleuten festgestellt worden. Die Linienführung konnte derart verbessert werden, daß der Hansa-Kanal auch gegenüber dem Bramsche-Stade-Kanal wirtschaftlich bestehen kann. Wenn die Kostenberechnung auch für den Bramsche-Stade-Kanal nach den Preisen des Mittellandkanales durchgeführt werden, so wird sich voraussichtlich wegen der vielen Schleusen ein Kostenanschlag von 120—130 Millionen Mark bei Vorkriegspreisen ergeben. Der Bramsche-Stade-Kanal stellt keine Verbindung mit der Oberweser her, wie es der Hansa-Kanal tut, der damit gleichzeitig eine Verbindung von der Elbe nach dem Süden öffnet. Die Weser hat zweifellos große Aufgaben, die nicht verkleinert werden sollen und die ihren Ausbau vollauf rechtfertigen. Für die Wassersperrung des Mittellandkanales ist es gleich, ob die Abzweigung in Bevergern bei Bramsche oder an der Weser bei Minden erfolgt. Ein Mittel gegen das Abdrängen des Wassers bei heftigen Westwinden bilden Sperrtore. Es ist leicht möglich, östlich der Abzweigung des Hansa-Kanales ein Sperrtor einzulegen, das bei Westwinden geschlossen wird. Ob weitere Anlagen zum Durchlassen der Schiffe und zum Überpumpen von Wasser am Sperrtor nötig sind, mag näheren Untersuchungen vorbehalten bleiben.

Wenn an die Verwirklichung des Kanals herangetreten werden soll, so wird man vom Reich nicht verlangen können, die Kosten allein zu tragen. Besonders müssen die großen Interessentengruppen die Tatkraft aufbringen, sich an der Verwirklichung finanziell stark zu beteiligen.

Vorsitzender: Ich spreche dem Herrn Vortragenden den herzlichen Dank der Versammlung für seine hochinteressanten Ausführungen aus. Es ist unser aller Wunsch, daß dieser großzügige Plan zur Ausführung gelangen wird, und ich hoffe, daß wir alle es noch erleben, daß er zur Tat wird.

Die beiden Abbildungen sind erstmalig veröffentlicht in „Werft-Reederei-Hafen“ 1922, Heft 7.

Der Fulda—Kinzig- und der Sinnkanal

Von Magistrats-Baurat Uhlfelder, Frankfurt a. M.

Unter den Kanalprojekten, welche nach dem Kriege mit besonderem Eifer betrieben wurden, spielt die Verbindung des Mains mit der Weser eine größere Rolle. Sie bildet eine notwendige Ergänzung des deutschen Wasserstraßennetzes, das sich in seinen Hauptzügen aus den parallelen Strömen: Rhein, Weser, Elbe und Oder mit den senkrecht dazu ziehenden großen Kunststraßen: Mittellandkanal und Main—Donau-Weg zusammensetzt, schließt große Wirtschaftsgebiete im Herzen von Deutschland auf und läßt eine wichtige Durchgangsstraße entstehen, die im Norden die deutschen Seehäfen: Hamburg, Bremen, Lübeck als Endpunkt hat und im Süden nach Süddeutschland und die Donauländer ausstrahlt.

Schon vor dem Kriege hat eine Interessentengruppe, vertreten durch den Werra-Kanalverein, das Projekt eines Gebirgskanals durch das Tal der Werra und jenseits der Wasserscheide durch das Tal der Itz nach den Main bei Bamberg zu fördern gesucht und dafür erhebliche Vorarbeiten geleistet. Dieses Projekt bezweckt hauptsächlich die Herstellung einer Verbindung der deutschen Seehäfen über die Weser nach dem Main-Donaukanal und der Donau als zweite internationale Wasserstraße parallel zum Rheine, um den Verkehr der ausländischen Rheinseehäfen: Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam nach den deutschen Seehäfen abzulenken. Dieser Kanal wird daher vorwiegend dem Durchgangsverkehr der Donauländer und eines Teiles von Bayern dienen. Er berücksichtigt jedoch nicht die wirtschaftlichen Interessen des westlichen Teiles von Süddeutschland; die wichtigen Wirtschaftsgebiete in Unterfranken, am Untermain und am Oberrhein würden nach wie vor auf den Rhein und die fremden Seehäfen angewiesen bleiben. Nachdem noch der Friedensvertrag den Rhein dem Einfluß der deutschen Verwaltung fast ganz entzogen hat, während der Weser ihre nationale Selbständigkeit erhalten blieb, tauchte das Projekt wieder auf, auch den Untermain mit der Weser durch die Täler der Kinzig und der Fulda in Verbindung zu bringen. Ein neugegründeter Verein, der See-Fulda-Main-Kanalverein, übernahm die Förderung dieses Projekts, das, wie die Karte zeigt, nicht nur industriell wertvoll und an Bodenschätzen reiche Gebiete erschließt, sondern auch eine wichtige Durchgangswasserstraße den deutschen Seestädten und Südwestdeutschland bilden wird. Da die Weser den Mittellandkanal kreuzt, entsteht nach Einschaltung des kurzen Kanalstückes Hameln—Hannover auch eine bedeutungsvolle deutsche Diagonal-Wasserstraße: Oberrhein, Main, Weser, Mittellandkanal mit der Richtung Berlin und Ostdeutschland. Der Zweck des Fulda—Kinzig-Kanals ist also ein ganz anderer, als der des auf den ostbayerischen und den Auslandsverkehr eingestellten Werra—Itz-Kanales. Infolgedessen ergänzen sich beide Kanalprojekte in vorzüglicher Weise und könnten ohne gegenseitige Beeinträchtigung nebeneinander bestehen.

Das Projekt des Fulda—Kinzig-Kanals bietet aber die Möglichkeit, südlich der Wasserscheide nach Osten hin eine Abzweigung anzulegen, welche über das Sinntal den kanalisierten Main bei Gemünden erreicht und vielleicht den Werra—Itz-Kanal zu ersetzen imstande ist. Zwar ist der Umweg zwischen Hann. Münden und Bamberg über Gemünden um 39 km oder 14 % länger, auch muß der Tiefpunkt bei Gemünden durchfahren werden. Andererseits hat aber der Sinnkanal eine Baulänge von nur 36 km, während der Werra—Itz-Kanal 280 km lang werden wird, so daß ersterer trotz gewisser baulicher Schwierigkeiten nur einen Bruchteil der Kosten des anderen Kanales erfordert. Ein weiterer Vorschlag wäre, den Werra—Itz-Kanal nicht von der Weser, sondern von dem Fulda—Kinzig-Kanal bei Bebra abzweigen zu lassen, wodurch 110 km Baulänge gespart werden könnten. Es bestehen also für den Weg von der Weser nach der Donau drei Wahllinien:

a) Hann. Münden—Bamberg, 280 km lang;
b) Bebra—Bamberg, 170 km lang;
c) Schlüchtern—Gemünden, 36 km lang.

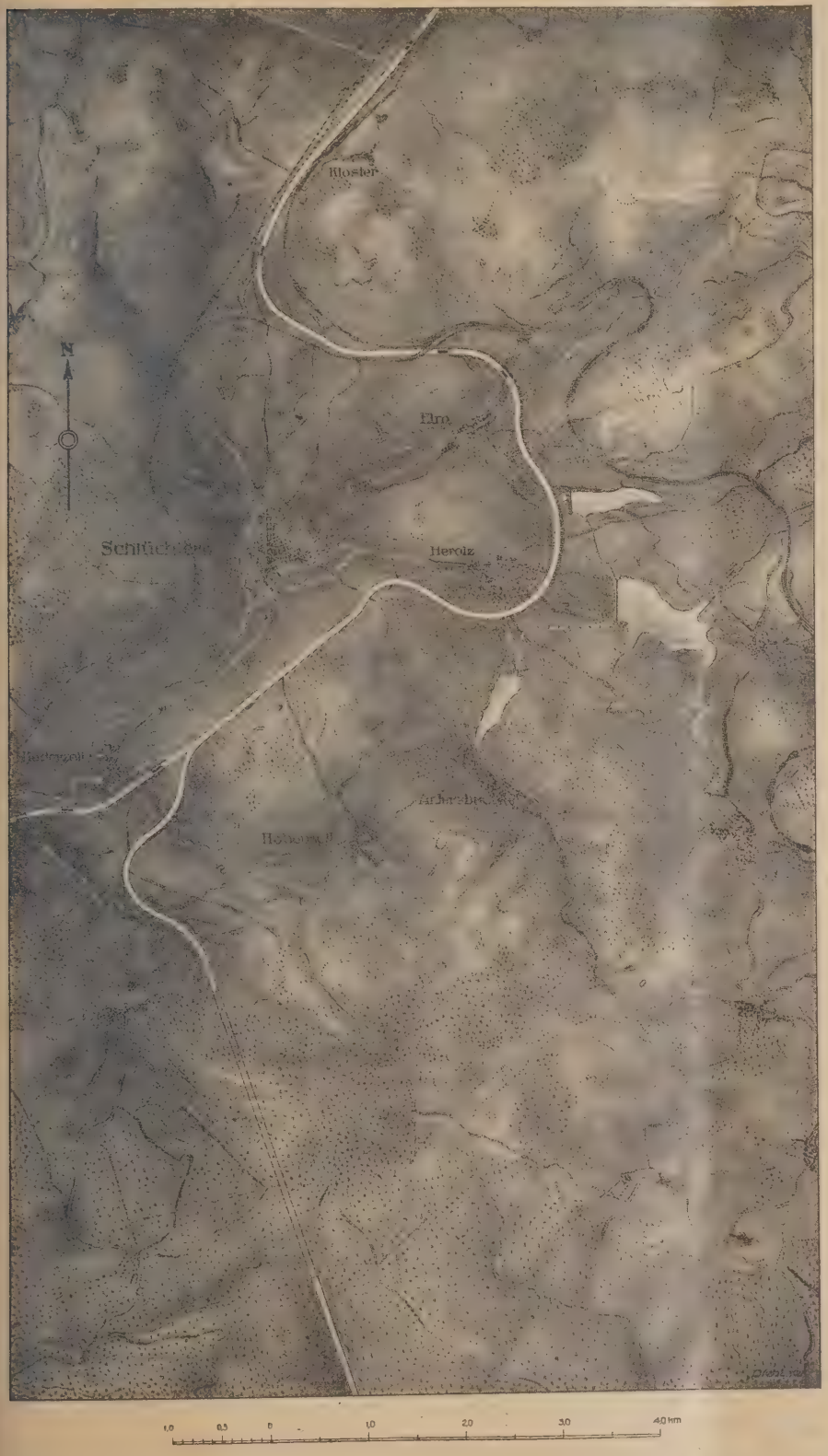
Welcher dieser Linien der Vorzug gegeben werden soll, läßt sich heute noch nicht beantworten; dazu sind noch eingehende technische und wirtschaftliche Untersuchungen erforderlich. Da aber mit der Möglichkeit gerechnet werden muß, daß der Sinn-Kanal als die kürzeste und billigste Linie den Vorzug erhalten wird, hat der See-Fulda-Main-Kanalverein die Vorarbeiten auch für diesen Kanal mit in sein Programm aufgenommen.

Während das Projekt des Werra—Main-Kanals bereits durch das staatliche Vorarbeitenamt in Eisenach in Behandlung genommen ist, waren die Untersuchungen für den Fulda—Kinzig-Kanal und den Sinn-Kanal noch im Rückstande. Die Reichsregierung hat sich bereit erklärt, auch diese beiden Kanäle durch das genannte Amt bearbeiten zu lassen, doch lag nicht, wie für das Werra-Kanalprojekt ein genügend durchgearbeiteter Vorentwurf vor, der die Ausführbarkeit namentlich hinsichtlich der Gebirgsüberwindung und der Wasserversorgung nachwies. Es gibt zwar zwei ältere Studien, eine von dem Altmeister

Sympher mit zwei Alternativen und eine von Rheder, Lübeck; diese sind jedoch, wie die nähere Prüfung ergab, nicht ohne weiteres verwendbar. Auf Ersuchen des See-Fulda-Main-Kanalvereins hat daher Verfasser (Mitarbeiter war der Stadtbaumeister Kühne in Frankfurt a. M.) sich der Aufgabe unterzogen und ein Vorprojekt aufgestellt, über das folgende Angaben zu machen sind:

Der Kanal zwischen Hanau und Kassel wird eine Länge von 208 km erhalten; von denen 52 km auf die südliche Talstrecke, 23 km auf die Bergstrecke und 133 km auf die nördliche Talstrecke entfallen. Der Bau der südlichen Talstrecke, welche den Main oberhalb Hanau verläßt und etwa bis Steinau reicht, begegnet keinerlei Schwierigkeiten. Es sind im ganzen 90 m Höhe zu bewältigen, wozu 15 Schleusen dienen. Schwieriger ist die Überwindung des Gebirges zwischen den beiden Haupttälern. Einerseits mußte versucht werden, die Scheitelhaltung möglichst tief zu bringen, um an Steigungshöhe zu sparen und die Wasserversorgung zu verbessern, andererseits bestand der Wunsch, einen Tunnel zu vermeiden, der bei dem dort vorhandenen schlechten Gebirge zu größeren Bauschwierigkeiten und bei der großen Länge später zu Betriebserschwernissen geführt hätte. Die Bearbeitung hat nun gezeigt, daß es sehr wohl möglich ist, die Scheitelhaltung mit der Ordinate + 335 NN als offenen Kanal über den Paß hinwegzuführen und in dieser Höhe noch ausreichend mit Wasser zu versorgen. Nicht einfach war auch die Wahl der günstigsten Linie für den Aufstieg vom Kinzigtal zum Scheitel, der 146 m Höhendifferenz überwinden muß. Dabei mußte Rücksicht auch darauf genommen werden, daß auf dieser Strecke der Sinn-Kanal nach Osten abzweigen und auf dem Wege dorthin möglichst kein Verlust an Höhe eintreten, also ein nochmaliger Auf- und Abstieg vermieden werden soll. Der Hauptkanal verläßt etwa bei Niederzell, nördlich von Steinau, das Tal, geht mit zwei kurz aufeinanderfolgenden Hebewerken von zusammen 56 m Höhe auf den östlichen flachgeneigten Hang des Tales herauf und findet hier eine Haltung in der Höhenlage + 245 NN, die nötig ist, um die Abzweigung des Sinn-Kanals aufzunehmen. Diese Haltung, die eine Länge von 7 km erhält, umzieht mit einem großen Bogen die Erweiterung des Kinzigtales nach Osten und erreicht oberhalb Elm das Scheitelgebirge. Bis zur Paßhöhe sind dann noch 90 m Höhe, die auf drei Hebewerke verteilt werden.

FULDA-KINZIG-SINN-KANAL, BERGSTRECKE.

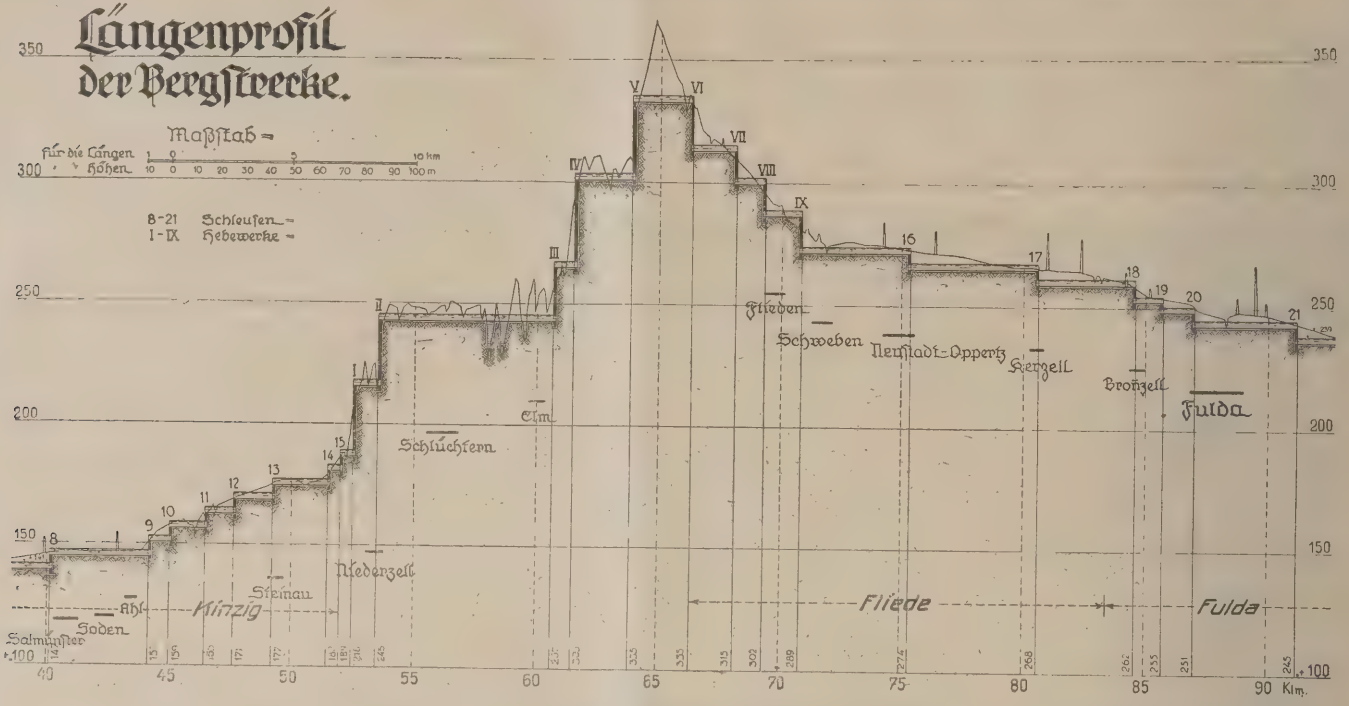


Das alte Symphersche Projekt legt den Kanal an den Westhang des Kinzigtales, so daß die Abzweigung des Sinn-Kanals erst von der Scheitelhaltung aus erfolgen konnte und ein langer schwieriger Bergkanal nötig wurde. Rheder blieb mit seinem Projekt in der Talsohle und mußte daher einen besonderen Aufstieg für den Sinn-Kanal vorsehen, der dadurch für den Weg nach Norden über 100 m verlorene Steigung erhielt. Beide Projekte sehen übrigens einen Scheiteltunnel im Hauptkanal vor, wenn auch Sympher als Alternative einen offenen Scheitelkanal eingezeichnet hatte, ohne jedoch dessen Wasserversorgung zu lösen.

Der Paß, welcher vom Kinzigtal nach der Flieda, einem Nebenfluß der Fulda, führt, liegt beim sogenannten Diestelrasen, der dadurch bekannt geworden ist, daß er vor nicht langer Zeit durch einen 3½ km langen Tunnel zur Verkürzung der Schnellzugstrecke Frankfurt—Bebra durchbrochen wurde. Die Eisenbahn Flieden—Elm liegt noch im Paß. Neben dieser Bahn und der über den Paß geführten Hauptstraße ist noch ausreichend Platz zur Unterbringung des Kanals vorhanden, wenn auch die Straße auf kurze Strecke verlegt werden muß. Die Scheitelhaltung wird 2,4 km lang.

Im Norden erfolgt der Abstieg in das Tal der Fliede mittels vier Hebewerken, die zusammen 61 m Höhe bewältigen. Schleusen konnten hier, trotz günstiger örtlicher Verhältnisse, wegen des zu geringen Wasserzuflusses nicht angewendet werden. Die nördliche Talstrecke, die bei Kautz beginnt, fällt bis Kassel um 141 m und endigt im Unterwasser des dortigen Wehres. 22 Schleusen sind für diese Talstrecke vorgesehen. Die Täler der Fliede und der oberen Fulda sind einfach gestaltet und auch breit genug, so daß die Durchführung des Kanals dort keinen größeren Schwierigkeiten begegnet. Im mittleren Laufe der Fulda wird das Tal enger und hat teilweise sehr starke Flußkrümmungen. Diesen ist soweit wie möglich gefolgt worden. An einzelnen Stellen mußten jedoch die zu starken Schleifen durch Sehnenkanäle abgekürzt werden, welche die Bergvorsprünge angreifen. Auf diese Weise wird die Flußschleife bei Kämmerzell und die große Doppelschleife bei Guxhagen abgeschnitten. Tunnellierungen lassen sich dabei vermeiden.

Der Sinn-Kanal zweigt, wie erwähnt, von der Haltung 245 ab, durchbricht das Gebirge mit einem 3½ km langen Tunnel, zieht am Südhang des Jossatales entlang und erreicht das Sinntal südlich des Ruppertsberges, den er mit einem tiefen Einschnitt oder kurzen Tunnel durchbricht. Vom Kinzigtal bis zum Sinntal bleibt der Kanal auf der gleichen Höhe und erhält auf 15,4 km Länge eine einzige Haltung. Es kommt somit im Gebirge eine beiden Kanälen angehörige Wasserstraße von 22½ km Länge mit ununterbrochenem Wasserspiegel zustande, so daß



dort ein flotter Schiffahrtsbetrieb möglich wird. Den Sinnkanal offen über das Gebirge zu bringen, war wegen der zu großen Erhebung des Geländes und wegen der Schwierigkeiten in der Wasserversorgung nicht möglich.

Der Sinn-Kanal geht von der Haltung 245 mittels eines einzigen Hebewerkes von 45 m Höhe auf die Talsohle herunter. Hier erreicht er nach 18,4 km Lauf und Überwindung von 48 m Höhe mittels 7 Schleusen den Main bei Gemünden. Technische Schwierigkeiten sind im Tale der Sinn nicht vorhanden.

Wie oben bereits erwähnt, war die Wahl der Höhenlage des Scheitels im Fulda-Kinzig-Kanal von dem Nachweise einer ausreichenden Versorgung mit Wasser abhängig. Das der Scheitelstrecke zugehörige Einzugsgebiet von 8 qkm Umfang hat zu geringe Abflußmengen. Es konnte jedoch im Vogelsgebirge ein

nahe gelegenes Niederschlagsgebiet von 15 qkm Größe ausfindig gemacht werden, welches hoch genug liegt, um mittels eines Stollens die Scheitelstrecke zu speisen, so daß dieser im ganzen jährlich über 11 Millionen cbm Wasser zugeführt werden können, die für die Verluste der Strecke und der an beiden Enden befindlichen Hebewerke ausreichen. Für das durch den Stollen abfließende Wasser läßt sich im Steinbachtal ein Stauweiher mit 4 Millionen cbm Inhalt anlegen, auch soll die Scheitelstrecke eine größere Wassertiefe erhalten, um selbst als Reservoir zu dienen. Im Notfalle ließen sich die Maschinen der Hebewerke dazu verwenden, um nachts, mit Pumpen gekuppelt, die Scheitelhaltung zu speisen.

Die lange Haltung 245, die sowohl dem Hauptkanal wie dem Sinnkanal angehört, besitzt ein Einzugsgebiet von 208 qkm und hat einen jährlichen Zufluß von 95 Millionen cbm, von denen 69 Millionen cbm durch 4 Stauweiher mit zusammen 22 Millionen cbm Inhalt laufen. Drei der Talsperren liegen dicht nebeneinander im oberen Kinzigtal und zwei benachbarten Seitentälern; die vierte soll im Tal der oberen Jossa hergestellt werden und ihr Wasser durch den Kanaltunnel nach dem Kinzigtal hin abgeben. Die Zuflüsse der Haltung 245 sind so ausreichend, daß unterhalb gelegene Schleusen versorgt werden können; doch sind Hebewerke, die viel weniger Wasser verbrauchen, vorgezogen worden, weil das überschüssige Wasser besser für Kraftzwecke nutzbar gemacht wird. Die Abflußmenge im Kinzigtal nimmt bis Hanau auf 405 Millionen cbm im Jahre zu. Eine Talsperre mit 13 Millionen cbm Inhalt läßt sich noch im Salzbachtal anlegen.

Auf der nördlichen Bergstrecke wächst die Wassermenge bis auf 11,3 Millionen cbm, ausreichend für die Versorgung des Kanales, doch zu gering zur Speisung von Schleusen, trotzdem das Gelände dazu geeignet wäre. Unterhalb des letzten Hebewerkes erhöht sich der Wasserzufluß auf 52 Millionen cbm, so daß der Betrieb der nunmehr folgenden Schleusen sichergestellt ist. Bei Kassel ist die Wasserführung der Fulda bis auf 1584 Millionen cbm gestiegen. Drei Stauweiher im Tale der Kenote, des Döllbaches und der Schwalm mit 4,8 und 15 Millionen cbm Inhalt und zusammen 230 Millionen cbm jährlichem Zufluß sind ausführbar. Der Werra-Kanalverein hatte im Fuldagebiet zwei große Sperren, eine im Fuldatale selbst unterhalb der Stadt Fulda, die andere im Tale der Orke, einem Nebenfluß der Eder, vorgeschlagen, um sie der Versorgung der Weser nutzbar zu machen und um Kraft zu gewinnen. Beide Projekte sind jedoch nicht ausführbar, weil sie eine sehr große Zahl von Dörfern und umfangreiches Kulturland überschwemmen.

Im Sinntal nehmen die Zuflüsse von 152 bis auf 206 Millionen cbm jährlich zu, sind also von Anfang an zur Speisung der Schleusen ausreichend, die durch drei Speicherwerke, im Tale der Schmalen Sinn, der Sinn selbst und der Aura, mit zusammen 32 Milionen cbm Stauraum sichergestellt werden kann.

Das Projekt ist auch auf die Möglichkeit der Ausnutzung des Wassers und der Gefälle zu Kraftzwecken bearbeitet worden. Bei den meisten Schleusen und Talsperren lassen sich Kraftwerke anlegen. Wo es irgendwie ging, wurden zwei, selbst drei Staustufen zusammengefaßt und Werkkanäle für das Oberwasser angelegt, um das Gefälle zu konzentrieren. Die hohe Lage der Haltung 245 über der Talsole der Kinzig gestattet die Herstellung eines größeren Kraftwerks mit 55 m nutzbarem Gefälle. Im Ganzen sind auf der Südstrecke 14, der Nordstrecke 18 und an dem Sinnkanal 5 Turbinenanlagen vorgesehen, die zusammen 22 900 PS leisten und 166 Millionen Kilowattstunden im Jahre liefern können. 10 Millionen Kilowattstunden werden davon die Hebewerke und Schleusen in Anspruch nehmen. Zusammen mit der Edertalsperre und den Kraftwerken in der Fulda unterhalb Kassel wird die gesamte Leistung der Kinzig, der Fulda und der Sinn etwa 32 000 PS mit einer Lieferungsmöglichkeit von 235 Millionen Kilowattstunden im Jahr betragen. Es wird eine wirtschaftliche Frage sein, ob man sich entschließen soll, sämtliche Kraftwerke zur Ausführung zu bringen und auch die kleineren Laufwerke zur Überlandversorgung heranzuziehen oder letztere der örtlichen Ausnutzung zu überlassen.

Daß das Projekt auch die z. Zt. mißständigen Verhältnisse in den Tälern bei Hochwasser beseitigt, sei der Vollständigkeit halber noch erwähnt.

Das Projekt sollte den Nachweis erbringen, daß die Ausführung des Fulda-Kinzig-Kanales und des Sinnkanales technisch möglich ist, daß die Versorgung mit Wasser sichergestellt werden kann und daß dieses auch in weitgehendstem Maße für Kraftzwecke ausnutzbar ist. Es wird Aufgabe der weiteren Bearbeitung sein, nicht nur die technischen, geologischen und hydrologischen Verhältnisse nochmals eingehend zu prüfen, sondern auch die Kosten und die Wirtschaftlichkeit festzustellen.

Talsperren.

Bachlauf	Stauspiegel über N. N	Talsohle über N. N.	Einzugs-Gebiet qkm	Jährliche Abfluß-menge Mill. cbm	Gespeiste Bauwerke	Haltung Ordinate über N. N.	Stauraum Mill. cbm
a) Südliche Strecke							
Steinebach-Sperre	370	350	15	8	V/VI	335	4
Schwarzbach-Sperre	262	246					3
Kinzig-Sperre	289	240	54	22	Ia/II	245	5
Ahlersbach-Sperre	262	251					1
Jossa-Sperre	260	246	95	47	Ia/II	245	14
Salzbach-Sperre	280	236	69	36	8	147	13
	zusammen		243	113			40
b) Nördliche Strecke							
Kemmete-Sperre	305	285	33	10	16	274	4
Döllbach-Sperre	315	300	65,4	20	17	268	8
Schwalm-Sperre	198	183	1010	200	36	143	15
	zusammen		1108,4	230			27
c) Abzweigung nach Gemünden							
Schmale Sinn-Sperre	255	235	98	43	1	200	9
Sinn-Sperre	215	200	315	139	1	200	15
Aura-Sperre	215	190	59	27	5	173	8
	zusammen		1108,4	230			27
d) Eder-Sperre		1460	574				210

Notiz

Infolge des Streiks der Berliner Buchdrucker konnte das Heft 13 vom 1. Juli wie auch das vorliegende Heft nicht rechtzeitig erscheinen.

Die Schriftleitung.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Vorläufiger Reichswirtschaftsrat.

Sitzung des Verkehrsausschusses des vorläufigen Reichswirtschaftsrates am 5. Juli 1922.

Der Verkehrsausschuß des Vorläufigen Reichswirtschaftsrats beschäftigte sich am 5. Juli 1922 mit zwei Anträgen betreffend Erleichterungen im Paßwesen für das Personal in Verkehrsbetrieben und betreffend Erstellung von Wasserumschlagstarifen. Bezüglich der ersten Frage betonte der Berichterstatter, daß die bisherigen Maßnahmen nur von untergeordneter Bedeutung gewesen seien und die notwendige Erleichterung des Verkehrs nicht herbeizuführen vermocht hätten. In der Aussprache wurde besonders auf die Kosten für die Paßvisa und die durch die Verkehrsstörungen hervorgerufenen Schädigungen hingewiesen.

Die Regierung erklärte, daß sich das Auswärtige Amt nicht damit einverstanden erklären könne, daß Gebühren gänzlich fortfielen; es seien aber Maßnahmen ergriffen, die weitere Erleichterungen brächten. So sei der deutsche Sicht-Vermerk mit dem 1. Juli 1922 aufgehoben; allerdings würde noch ein Unbedenklichkeitsvermerk seitens des zuständigen Finanzamts verlangt.

Der Ausschuß nahm folgenden Antrag einstimmig an:

„1. Für das Personal der Verkehrsbetriebe muß sich die Personalkontrolle beim Grenzübergang, soweit sie überhaupt erforderlich ist, den Erfordernissen des Verkehrs und der Eigenart des Betriebes anpassen.

2. Die jetzige Art der Personalkontrolle (Paß- und Sichtvermerkzwang) entspricht diesem Erfordernis keineswegs; insbesondere bestehen in der Binnenschiffahrt lebhafte und begründete Klagen über unnötige Erschwerung von erheblicher verkehrsstörender Wirkung.

3. Der Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrats ersucht das Auswärtige Amt und das Reichsministerium des Innern beschleunigt durchgreifende Maßnahmen zur Beseitigung dieser Störung zu treffen. Für das Verwaltungspersonal der Verkehrsbetriebe kommt dabei die Ausstellung von Pässen mit mehrjähriger Dauer, für das Bedienungspersonal der Fahrzeuge selbst die vor-

handenen Dienstpapiere in ihrer jetzigen Form als völlig ausreichender Ersatz in Betracht.

4. Soweit Vereinbarungen mit den zuständigen ausländischen Regierungen erforderlich sind, ersucht der Verkehrsausschuß, bei diesen die Veranstaltung gemeinsamer Konferenzen zwecks einheitlicher Regelung für jedes Verkehrsgebiet beschleunigt anzuregen.
5. Das Bedenken finanzieller Ausfälle durch Vereinfachung der Kontrolle des Verkehrspersonals kann angesichts der Notwendigkeit einer glatten Verkehrsabwicklung nicht anerkannt werden.
6. Der Verkehrsausschuß hält auch den „Unbedenklichkeitsvermerk", den die zuständigen Finanzämter vor der Ausreise deutscher Schiffsmannschaften aus Gründen der Steuerkontrolle auszustellen haben, nach Lage der Verhältnisse für überflüssig und für den Verkehrsbetrieb überaus störend. Er beantragt daher, beschleunigte Aufhebung dieses Vermerks für die Schiffsmannschaft."

Bei der Frage der Wasserumschlags-Tarife handelt es sich um Wünsche der Binnenschiffahrt, die sich durch relativ niedrige Eisenbahntarife bei gewissen Entfernungen in ihrer Konkurrenzfähigkeit bedroht fühlt. Der Berichterstatter hob hervor, daß Eisenbahn und Binnenschiffahrt im Interesse einer großzügigen Verkehrspolitik zusammenarbeiten müßten, was bei einem zu schematischen Aufbau der Staffeltarife nicht möglich sei. Finanzielle Bedenken der Eisenbahnverwaltung müßten wohl im Interesse des Gesamtverkehrs zurückgestellt werden. Es komme vor allen Dingen darauf an, die Tarife so zu gestalten, daß Wasserweg und Eisenbahnweg zusammen nicht teurer kämen, als wenn für die betreffende Strecke nur der Eisenbahnweg gewählt worden wäre.

Ein Ausschußmitglied wies auf die außerordentliche Schwierigkeit des Problems hin, die darin liege, daß die Industrie an niedrigen Tarifen interessiert sei, während bei der Binnenschiffahrt das gegenteilige Interesse vorliege.

Die Regierung erklärte, daß man den Tarif für ganz Deutschland unmöglich mit Rücksicht auf die Binnenschiffahrt gestalten könnte, die doch nur einzelnen Gebieten zur Verfügung stünde. Das Verkehrsministerium halte die Frage aber für äußerst ernst, und lege Wert darauf, sie dem Reichseisenbahnrat zu unterbreiten. Der Vertreter der Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums betonte, daß seine Verwaltung einen Weg des Ausgleichs zwischen Eisenbahntransportkosten und den Kosten des gemischten Weges wünsche.

Der Ausschuß faßte folgenden Beschluß:

Der Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrats lenkt die Aufmerksamkeit des Reichsverkehrsministeriums auf die Störungen, die infolge der Einführung des Staffeltarifsystems in dem Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Wasserstraße eingetreten sind. Der Verkehrsausschuß hält dieses Zusammenarbeiten im Interesse der Gesundung des deutschen Verkehrswesens für unerläßlich, und ersucht das Reichsverkehrsministerium, beschleunigt die geeigneten eisenbahntariflichen Maßnahmen zu treffen, insbesondere die Prüfung der Einführung besonderer Wasserumschlagstarife, zu beschleunigen.

Der Reichsratssitzung vom 6. Juli lag der Entwurf eines Gesetzes über den Ausschluß eines Teiles des Kieler Hafens aus dem Zollgebiete vor.

Der Berichterstatter, Geheimrat Schönbach, führte hierzu folgendes aus:

Seitens der Ausschüsse sind sachliche Bedenken gegen den Entwurf nicht erhoben worden. Von mehreren Seiten wurde lediglich bezweifelt, ob gerade ein Gesetz notwendig sei. Da das Gesetz nun aber einmal vorlag, so hat man die Bedenken zurückgestellt, und die Entscheidung der Frage, ob ein Gesetz nötig ist, vorbehalten. Die Ausschüsse bitten daher, dem Gesetzentwurf mit geringfügigen Änderungen Zustimmung zu erteilen. Der Reichsrat beschloß so.

Weiter lag dem Reichsrat der Entwurf einer Verordnung über die Erhöhung der Teuerungszuschläge zu den Schiffsvermessungsgebühren vor.

Der Berichterstatter führte aus:

Die Schiffsvermessungsgebühren sind zuletzt am 9. Februar 1921 erhöht worden. Die zunehmende Teuerung erfordert eine weitere Erhöhung, um wenigstens die Selbstkosten zu decken. Es ist jetzt eine für längere Zeit ausreichende Steigerung der Sätze vorgeschlagen. Die Teuerungszuschläge sollen mit dem Zehnfachen der Grundgebühr beginnen und allmählich auf das Achtfache fallen. Eine gleitende Skala ist bei der Schiffsvermessung durchaus begründet, weil die Personalkosten im wesentlichen dieselben sind, gleichviel, ob es sich um ein größeres oder kleineres Schiff handelt. Nach der Schiffsvermessungsordnung von 1908 beträgt die Grundgebühr 5 Pfg. Nach dem neuen Tarife würden jetzt die Vermessungskosten bei einem Schiffe von 7000 t Brutto-Rauminhalt 3360 Mark betragen. Die Hauptsache ist, daß die Küstenländer sich mit den Sätzen einverstanden erklärt haben. Der Entwurf schließt sich in der Form der Bekanntmachung vom 9. Februar 1921 an. Die Ausschüsse haben die Vorlage beraten und nur eine kurze Änderung vorgenommen. Der Entwurf schließt nämlich mit Schiffe über 20 900 kbm Rauminhalt; da es auch größere Schiffe gibt, haben wir beschlossen, hinzuzufügen „und darüber". Außerdem haben wir beschlossen, daß die Vorschriften am 1. August 1922 in Kraft treten.

Der Reichsrat beschloß nach dem Antrage des Berichterstatters.

Schließlich erledigte der Reichsrat den Entwurf zu einem Abgabentarife für den Kaiser-Wilhelm-Kanal.

Der Berichterstatter sagte einleitend, daß bei der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals beschlossen wurde, daß der Tarif gesetzlich festgelegt werden sollte. Nur für eine Übergangszeit wurde ein abgekürztes Verfahren zugelassen. Diese Übergangszeit dauert aber jetzt schon 36 Jahre. Es hat sich gezeigt, daß es unzweckmäßig ist, den Tarif gesetzmäßig festzulegen. Die Regierung bittet daher, ihr die Befugnis dazu zu übertragen, und zwar teils ihr selbst, teils den von ihr beauftragten Behörden. Die Reichsratsausschüsse haben zugestimmt, wünschen aber, daß nur die Reichsregierung, nicht auch von ihr beauftragte Behörden den Tarif festsetzen; weiter soll sich die Regierung bei der Festsetzung der Tarife der Zustimmung des Reichsrats vergewissern.

Der Regierungsvertreter bittet dringend, die Vorlage wiederherzustellen, da die Mitwirkung des Reichsrats eine Verzögerung befürchten läßt. Der Ausschuß beschloß nach dem Antrage des Berichterstatters.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Wassergesetzes vom 7. April 1913 (Gesetzsamml. S. 53).

Der Landtag hat folgendes Gesetz beschlossen:

Einziger Artikel.

Das Wassergesetz vom 7. April 1913 (Gesetzsamml. S. 53) wird wie folgt geändert:

1. Im § 367 treten an die Stelle des Abs. 2 folgende Vorschriften:

   (2) Für die wasserwirtschaftlichen Angelegenheiten, deren Bedeutung sich über den Bereich einer Provinz hinaus erstreckt, wird ein Landeswasserbeirat gebildet.

   (3) Die Zuständigkeit der Wasserbeiräte und des Landeswasserbeirates schließt in sich die Begutachtung der preußischen Belange an den Reichswasserstraßen, auch soweit sie den Verkehr betreffen.
2. Im § 368 Abs. 2 treten an die Stelle des ersten Satzes folgende Vorschriften:

   Die von dem Provinziallandtage zu wählenden Mitglieder sind je zur Hälfte aus den Stadtkreisen und den Landkreisen zu entnehmen; hierbei sind die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Wasserbauverwaltung angemessen zu berücksichtigen.
3. Hinter § 368 wird folgender § 368 a eingeschaltet:

   § 368 a

   Der Vorsitzende des Landeswasserbeirats und sein Vertreter werden vom Staatsministerium für die Dauer des Hauptamtes ernannt. Die übrigen Mitglieder werden zu je einem Drittel von den Wasserbeiräten gewählt, vom Landtag bestimmt und vom Staatsministerium berufen. Bei dem vom Staatsministerium zu berufenden Drittel sind die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Wasserbauverwaltung angemessen zu berücksichtigen; bei der Berufung der hiernach in Betracht kommenden Mitglieder des Landeswasserbeirats ist den zuständigen Organisationen Gelegenheit zur Äußerung zu geben. Das weitere wird durch eine Verordnung des Staatsministeriums geregelt.
4. Der § 369 erhält folgende Fassung:

   § 369

   Nähere Bestimmungen über die Wasserbeiräte und den Landeswasserbeirat werden durch Verordnung des Staatsministeriums getroffen.

Neue Strom- und Schiffahrtspolizei-Verordnung. Am 1. Oktober 1922 tritt die neue Strom- und Schiffahrtspolizei-Verordnung für die westdeutschen Kanäle einschließlich Dortmund-Ems-Kanal in Kraft. Das Reichsverkehrsministerium hat an die in Frage kommenden Wasserstraßenbehörden Anweisung erlassen, daß schon jetzt Ausnahmen gewährt werden können, wenn die neue Verordnung gegenüber den bisherigen noch geltenden Bestimmungen in den Bemannungsvorschriften Erleichterungen bringt.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Bericht der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel über die Lage der Rheinschiffahrt im Monat Juni 1922. Während des ganzen Berichtsmonats war auf dem Rhein infolge des anhaltend günstigen Wasserstandes ein ungehinderter Verkehr möglich. Die zum Oberrhein fahrenden Kähne konnten größtenteils mit voller Abladung zu Berg schleppen. Die Rheinschiffahrt hatte einen derart lang anhaltenden günstigen Wasser-

stand, bei dem sämtliche Boote Verwendung finden konnten, seit langer Zeit nicht mehr verzeichnen können. Der Cauber Pegel bewegte sich dauernd über 3 m. Zu Beginn des Monats betrug die Höhe 3,14 m; am 15. betrug sie 3,40 m und am 28. wieder 3,08 m.

Der Berg- und Talverkehr war bei diesem äußerst vorteilhaften Wasserstande sehr lebhaft. Schiffsraum war während der ganzen Berichtszeit außerordentlich gesucht, besonders stark war die Nachfrage nach Kahnraum für Kohlenverladungen nach dem Oberrhein. Der Talverkehr lebte zu Beginn des Monats etwas auf, hielt sich aber in der Hauptsache im Rahmen des Vormonats, war also bedeutend ruhiger als der Bergverkehr. Dabei muß aber in Betracht gezogen werden, daß infolge der andauernd sehr lebhaften Geschäftslage in Rotterdam dieser Hafen reichlich Leerraum erhielt, der dem hiesigen Markte entzogen wurde. Am Schluß des Monats sind jedoch in Rotterdam, da weniger Gut einging, die Frachten stark zurückgegangen. Der Schlepplohn tarifierte hier auf Grund des 100 Cent-Satzes nach den Rhein-Ruhrhäfen, jedoch war auch hier zum Schluß des Monats bereits mehrfach eine Unterbietung dieses Satzes zu verzeichnen.

Die Frachten zogen im Verlaufe der Berichtszeit erheblich an. Diese Erhöhung der Frachtsätze ist u. a. zurückzuführen auf die Besserung der Beschäftigung und die damit verbundene starke Nachfrage nach Leerraum gegenüber einem geringen Angebot an Leerraum.

Die Frachten betrugen zum Schluß des Berichtsmonats 60 Mark je t Basis Rhein-Ruhrhäfen-Mannheim.

In vereinzelten Fällen wurden außerdem auch verkürzte Ladezeiten bei diesen doch sehr günstigen Frachtsätzen vereinbart, so daß es scheint, als ob die Höchstsätze noch nicht erreicht seien.

Die Tagesmiete stellte sich zu Beginn des Monats auf 1,60 Mark. Sie stieg am 8. auf 1,90 Mark und am 23. auf 2 Mark und hat sich auf dieser Höhe bisher sehr stabil gehalten.

Die Befrachtung auf Grund der Tagesmietsätze war die gebräuchlichere. Dazu kommt noch, daß sämtliche Kosten frei sind, ferner eine Garantie von 25 Tagen und freie Rückbeförderung nach den Rhein-Ruhrhäfen gewährt wird.

Schleppkraft war während der Berichtszeit infolge des lebhaften Schleppgeschäftes fast dauernd stark gesucht. Die für den Oberrheinschleppverkehr in Betracht kommenden Dampfer wurden mit wenigen Ausnahmen sämtlich in Dienst gestellt. Zu Beginn des Monats war Schleppkraft allerdings genügend vorhanden; später jedoch stellte sich zeitweise sogar ein Mangel an Schleppkraft ein, so besonders in der Talbeförderung von den Ober- und Mittelrheinhäfen ab. Die großen Reedereien brachten ihre Dampfer unter möglichster Beschleunigung nach den Ruhrhäfen zurück und nahmen höchstens ihre eigenen Kähne mit, so daß es vorkam, daß Partikulierschiffer tagelang auf Talbeförderung warten mußten, ein Umstand, der die starke Nachfrage nach Leerraum in den Rhein-Ruhrhäfen nur noch verschärfte.

Die Schlepplöhne betrugen zu Beginn der Berichtszeit, wo sich eine geringe Abschwächung im Schleppbetriebe bemerkbar machte, 80 bis 90 Mark je t Basis Rhein-Ruhrhäfen-Mannheim. Sie befestigten sich jedoch sehr bald und stiegen am 10. auf 100 bis 110 Mark, am 12. auf 110 bis 120 Mark, am 19. auf 110 bis 125 Mark, und am 23. auf 120 bis 125 Mark je t Basis Ruhrort-Mannheim. Es ist dies nicht allein auf die nicht unbedeutende Lohnerhöhung für das fahrende Personal usw. zurückzuführen, sondern insbesondere auch eine Folge stärkerer Heranführung holländischen Schleppgutes, welches infolge Schleppmangel zeitweilig 14 Tage und länger auf Weiterbeförderung zum Oberrhein warten mußte.

Die Zufuhr von Kohlen und Koks war während des Berichtsmonats im allgemeinen befriedigend. Gegen den Vormonat hat sie jedoch eine nicht unbedeutende Abschwächung erfahren. Die Kohlenzufuhr war in der ersten Monatshälfte ausreichend, hat aber dann bedeutend nachgelassen und ist auch bis zum Schluß des Monats ungenügend geblieben. Die Verfrachtungen von den Zechenhäfen des Rhein-Hernekanals waren gut, zeitweise sogar so stark, daß der Kanal derart mit Kahnraum verstopft war, daß ein Teil der Zechenhäfen gesperrt werden mußte. Der Verkehr nach dem Osten bzw. dem Nordosten hat sich gegenüber dem Vormonat im Nah- und Fernverkehr bedeutend gebessert. Exportkohlen wurden in der Hauptsache nach dem Oberrhein ausgeführt; geringere Mengen wurden nach Rotterdam und Belgien zur weiteren Bestimmung abgeladen. Die Verfrachtungen zu Tal erfolgten größtenteils vom Kanal aus.

Die Erzeingänge im Industriegebiet haben sich auch wieder gebessert. Es trafen u. a. größere Erzmengen von Emden ein.

Die Umschlagsvorrichtungen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen waren fortgesetzt lebhaft in Anspruch genommen. Die Umschlagsätze wurden wesentlich erhöht. Leider wurden die Leistungen durch das Verhalten der Kranmaschinisten und Hafenarbeiter, welche wieder neue, sehr hohe Lohnforderungen stellten, dadurch sehr beeinträchtigt, daß dieselben während einiger Tage in der zweiten Hälfte des Monats, um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen, passiven Widerstand leisteten. Hierdurch sind die betreffenden Firmen durch die entstandenen Eisenbahnstand- und Schiffsliegegelder mehr oder weniger stark geschädigt worden.

Inzwischen ist man zu einer Lohnverständigung gelangt, so daß sich die Umschlagsarbeiten wieder besser vollziehen. Es ist aber leider zu befürchten, da in Deutschland die Löhne nicht nur im Schiffahrts- und Hafenbetrieb, sondern auch in der Industrie usw. eine derartige Höhe erreichen, daß die Konkurrenzfähigkeit mit dem Ausland stark beeinträchtigt wird, und daß infolge des nachlassenden Exports der Verkehr auf die Dauer zurückgehen wird.

Die Kipperleistungen betrugen während des Berichtsmonats in der Zeit vom 1. bis 27. Juni etwa 26 000 t arbeitstäglich (im Vormonat in der gleichen Zeit rund 32 000 t arbeitstäglich); haben also gegenüber der gleichen Zeit des Vormonats eine nicht unbedeutende Abschwächung erfahren.

Die Zahl der nach dem Oberrhein abgeschleppten Kähne betrug in der Zeit vom 1. bis 27. Juni 551 Kähne mit 538 374 t (im Vormonat in der gleichen Zeit 692 Kähne mit 776 179 t). In der gleichen Zeit wurden nach dem Main 6 Kähne mit 5285 t abgeschleppt (im Vormonat 11 Kähne mit 17 266 t).

Im Getreideumschlag ist eine erhebliche Belebung eingetreten, so daß die Löschstellen besonders gegen Ende des Monats ausreichend beschäftigt waren. Wesentlich erschwert wurden die Arbeiten auch hier durch das Verhalten der Arbeiter während der Lohnverhandlungen, die durch ihre passive Resistenz, unberechtigten Streik und Verweigerung von Überstunden das rechtzeitige Leeren der Schiffe verhindert haben. Erschwerend wirkt auch der Mangel an geeigneten Arbeitskräften.

In der übrigen Spedition ist eine weitere Besserung in der Beschäftigung gegenüber der Beschäftigung im Vormonat eingetreten.

Die Rheinschiffahrt Basel-Bodensee, die Bodenseeregulierung und die Rheinkraftwerke. Ohne Zweifel hat die Erledigung des internationalen Wettbewerbs zur Erlangung von Projekten für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee die Lösung der Frage der Ausnützung des badisch-schweizerischen Rheines um eine gewichtige Etappe vorwärts gebracht. In mancherlei Dingen ist durch den Wettbewerb eine Abklärung geschaffen worden, die ihrerseits wieder eine Neubelebung der ganzen Materie zur Folge hatte. Zur Behandlung aller Fragen, die sich auf der erwähnten Strecke auf die Schiffahrt und die Kraftausnützung beziehen, ist eine badisch-schweizerische Kommission ernannt worden, deren bisherige Arbeiten sich in der Hauptsache auf den Abschnitt Basel-Eglisau bezogen haben. Der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee, der sich speziell mit dieser Rheinstrecke befaßt, gibt in seinem soeben erschienenen Jahresbericht hierüber sehr interessante Hinweise. Man erfährt da, daß auch bereits für die Stufen von Rheinau und Schaffhausen Konzessionsgesuche vorliegen, sodaß es an der Zeit wäre, nun auch dem Abschnitte von der Thurmündung bis Schaffhausen Abklärung zu erhalten. Vorschläge zur Ausnützung der dortigen Wasserkräfte seien mehrere vorhanden, aber zu einer einheitlichen Auffassung sei es bisher nicht gekommen. Auch für die Schiffbarmachung ist noch manches zu erledigen, denn ein ganzer Komplex von Fragen steht für die Rheinstrecke Basel—Bodensee noch offen, wie z. B. die Festlegung der künftigen Hafen- und Quaianlagen, die Geleiseanschlüsse, die wirtschaftliche Erschließung des Rheintales, neue Verordnungen über Fischerei und Flößerei.

Da die heutige Wasserkraftpolitik darauf herausgeht, neue Werke nur dort zu bauen, wo die Zeit stärkster Belastung ausreichende Speicherbecken zur Verfügung stehen, und da die Rheinkraftwerke bei dem wechselnden Wasserstande des Rheins durch sog. Spitzenkraftwerke ergänzt werden müssen, wenn sie der Nachfrage nach Strom in vollem Umfange gerecht werden wollen, so muß man endlich daran denken, für die Niederdruckanlagen am Rhein den Bodensee als natürliches Akkumulierbecken zu erschließen. So kam man auf das bereits Jahrzehnte alte Projekt der Bodenseeregulierung zurück und es ist ein Verdienst des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes, hier den Anstoß zu weiteren Taten gegeben zu haben. Er hat Ende 1920 das Ingenieurbureau Sommer in St. Gallen beauftragt, ein Gutachten zu verfassen, um eine allseitige Klärung des Regulierungsproblems und um einen Vorschlag für die Durchführung desselben aufzustelen. Dieses Gutachten ist nun fertig erstellt und als „Denkschrift über die Bodenseerugulierung" dem Bundesrat eingereicht worden. Die Bodenseeregulierung dient nicht nur der Verhütung von Überschwemmungen, sondern auch der Schiffahrt durch Verlängerung der Schiffahrtsperiode in der Niederwasserzeit und namentlich dem Interesse der Kraftwerke zur Erlangung von Winterwasser. Für die Schiffahrt ist allerdings durch den Rückstau in den Staustufen, wie diejenige von der Thurmündung bis Rheinau, wo auch nach der Erstellung der projektierten Kraftwerke eine Hebung des Niederwassers erwünscht wäre. Der Jahresbericht weist auch auf die erheblichen günstigen Wirkungen hin, welche die Bodenseeregulierung auf

die Kraftbeschaffung ausüben wird, denn die Minimalleistung sämtlicher bereits bestehenden und noch zu erstellenden Rheinkraftwerke würde durch die Bodenseeregulierung von 235 000 HP auf 431 000 HP gesteigert. Für das geplante Kraftwerk bei Birsfelden, für das die basellandschaftliche Regierung ein Konzessionsgesuch eingereicht hat, würde die Minimalleistung von 19 000 HP auf 31 000 HP gehoben, für Augst-Wyhlen von 18 000 HP auf 32 000, für Rheinfelden von 20 200 auf 35 500, für Laufenburg von 25 200 auf 43 000, für das Rheinfallwerk von 22 900 auf 50 000. Mit welcher stark ausgeglichenen Energiefülle man es am Rheine zu tun hat, geht auch daraus hervor, daß die Berechnung des maximalen Ausbaues aller Kraftstufen 881 400 HP ergibt. Daß bei dieser günstigen Wirkung der Bodenseeregulierung auf die Kraftbeschaffungen die Anregungen des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes namentlich bei den bestehenden Rheinkraftwerken auf fruchtbaren Boden fallen, ist begreiflich und es haben auch die bestehenden fünf Kraftwerke in einer Konferenz sich grundsätzlich zu intensiver Mitarbeit und finanzieller Unterstützung des Regulierungswerkes ausgesprochen. Der Verwirklichung werden wohl auf internationalem Gebiet noch manche Hindernisse entgegentreten, aber, wenn sich einmal die beiden Hauptinteressenten, Baden und die Schweiz, geeinigt haben werden, werden jene wohl auch überwunden werden können. Das eidg. Amt für Wasserwirtschaft beschafft zur Zeit die hydrographischen Grundlagen für das große Kulturwerk.

In einer Eingabe an das eidg. Wasserwirtschaftsamt hat der Verband das Begehren aufgestellt, es möchte in der Erstellung der Rheinkraftwerke der Schiffahrt dienliche Ausbaufolge festgelegt werden. Es möchten für die Abmessungen der Schiffahrtseinrichtungen die Sympher'schen Maße als technische Grundlage bei den Verhandlungen betrachtet werden, es möchte das Pflichtmaß für den ersten Ausbau auf eine 270tägige, für den zweiten Ausbau auf eine 180tägige und für den dritten Ausbau auf eine 120tägige Wasserfüllung angesetzt werden und es möchte an der bisherigen Bestimmung der Angliederung einer Schleusenkammer von 20 m Länge und 12 m Breite bei jedem Wehr eingehalten werden.

Wegen der von verschiedenen Seiten, nicht nur von der Bodenseegegend, sondern auch von den Befürwortern der Rhoneschiffahrt und der Verbindung von der Rhone zum Rhein durch die Schweiz gewünschten Kanalverbindung vom Bodensee nach der Donau, bedauert der Bericht, daß die Schweiz in der internationalen Donaukommission nicht vertreten ist. Bekanntlich hat schon im Jahre 1920 Nationalrat Dr. Gelpke den Vorschlag gemacht, die Schweiz möge die Aufnahme in die Donaukommission nachsuchen, aber es ist weiter seither in der Sache nichts geschehen. Mag auch die Ausführung einer Bodensee-Donauverbindung noch in weiter Ferne liegen, so hält es der Nordostschweizerische Verband doch für notwendig, dem Projekt Göller die weiteste Aufmerksamkeit zu schenken, da es sehr gut möglich sei, daß das Bodensee-Donauprojekt einmal gegenüber dem Neckar- und Main-Donau-Überland-Kanal den Vorzug erhalten kann.

Der Verband bemüht sich aber nicht allein um die Rheinstrecke von Basel bis zum Bodensee, sondern auch um diejenige vom Bodensee aufwärts und widmet seine volle Aufmerksamkeit auch der Schleppschiffahrt auf dem Bodensee selber über den im Jahre 1921 von Deutschland nach der Schweiz 16 526 Güterwagen transportiert wurden und in umgekehrter Richtung 15 728.

Der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee wird seine diesjährige Generalversammlung am 8. Juli in Kreuzlingen abhalten und nachher im Konziliumssaale zu Konstanz mit dem Rheinschiffahrtsverband Konstanz eine gemeinschaftliche Tagung abhalten, in welcher Ingenieur Härry über die Bodensee-Abfluß-Regulierung und Baurat J. Altmayer aus Karlsruhe über die Frage der Wirtschaftlichkeit der Wasserkräfte des Oberrheins von Basel bis Konstanz referieren werden.

V. K.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser. Die Lage im Zechengebiete des rheinisch-westfälischen Industriebezirks ist für die Binnenschiffahrt der westdeutschen Kanäle eine äußerst ungünstige. Der Kohlenversand über den Wasserweg in östlicher Richtung wird sowohl innerhalb des Orts- als auch im Nahverkehr geringer. Die wiederholte Demonstration hatte naturgemäß eine Abnahme der Kohlenförderung zur Folge. Da nun beim Versand die Wiederherstellungskohle vor allem berücksichtigt wird und der übrige Teil hauptsächlich mit der Eisenbahn bzw. über den Wasserweg in westlicher Richtung nach Süddeutschland usw. zur Verladung kommt, so bleibt für die Verfrachtung über die westdeutschen Kanäle zur Ems und Weser, sowie nach Hannover nicht viel übrig. Den Industrien dieser Bezirke überläßt man ebenso wie zahlreichen Werken im engeren Ruhrbezirk den Bezug der englischen Kohle. Die Einfuhr englischer Kohle über Rotterdam, Emden, Hamburg usw. für deutsche Werke ist noch weiter im Steigen begriffen. Wenn hier Abhilfe geschaffen werden soll, so muß in erster Linie die Kohlenförderung im Ruhrbezirk gehoben werden. Die Möglichkeit hierzu würde vor allem die Einstellung der freiwilligen Feiertage und die Wiederaufnahme der Überschichten bieten. Aber die Aussichten für Einführung von Überschichten sind in letzter Zeit wesentlich geringer geworden. Wenn die gegenwärtig schwebenden Verhandlungen wegen Verbesserung der Lage der Bergarbeiter erfolglos sein sollten, so steht voraussichtlich für Anfang August ein Bergarbeiterstreik in Aussicht, der unser gesamtes Wirtschaftsleben schwer schädigen wird. Die Lage der Binnenschiffahrt würde durch eine solche Störung sehr in Mitleidenschaft gezogen. Infolge des geringen Kohlenversands über die westdeutschen Kanäle liegen im Gebiete des Rhein-Herne-Kanals zahlreiche Kähne, die ohne Beschäftigung sind. Die Ansammlung leerer Kähne vor Schleuse 7 nimmt weiter zu.

Die Gütereinfuhr in den Industriebezirk von See war an Eisenerz ziemlich lebhaft, obwohl es den Schiffahrttreibenden infolge der geringen Kohlenausfuhr schwer wurde, für die eingehenden Seedampfer rechtzeitig die notwendigen Leerkähne nach Emden zu schaffen. Sie scheuen aber kein Opfer, um der Industrie die eingebrachten Erze zuzuführen und lassen trotz der hohen Selbstkosten Schiffe leer zur Nordsee fahren. In der Berichtswoche konnte auch nur wieder ein Teil der Erzmengen wasserseitig abgenommen und verfrachtet werden. Die Umschlagsbetriebe in den Häfen konnten beim Löschen der Erzkähne voll beschäftig werden; auch den Hafenbahnen brachte der Erzeingang einen befriedigenden Verkehr. Da sich in Emden auch der Maschinistenstreik der Seedampfer langsam bemerkbar macht, stellen sich beim Entladen und Beladen der Kohlendampfer Schwierigkeiten ein. Die Erzzufuhr in den Industriebezirk über die westdeutschen Kanäle könnte infolgedessen in der nächsten Zeit einen Rückgang erfahren. Die Güterzufuhr von der Weser und von Hannover zeigt keine Besserung, sie ist mäßig. Das Schleppamt konnte den geringen Verkehr prompt erledigen.

Auf den einzelnen Strecken des Dortmund-Ems-Kanals sind zur Hebung der Versandung Bagger noch weiter in Tätigkeit. Im Rheingebiet haben die Arbeitgeber der neuen Lohnforderung unter Abänderung der Forderung für Schiffsjungen zugestimmt.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.	
Dortmund	57 (64)	74 (68)	131 (132)	45 (41)	4 (5)	
Hamm i. W.	10 (14)	10 (11)	20 (25)	10 (14)	1 (1)	
Münster i. W.	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)	0 (0)	
Wanne-West: Kohlenumschlag				27516 (23123)		t
Ost: Umschlag auf Schiff				305	(—)	t
Umschlag von Schiff				305	(—)	t
Zufuhr von Eisenbahn				2752	(1776)	t
Abfuhr zur Eisenbahn				1219	(1128)	t
Unser Fritz: Kohlen- und Koksumschlag				2620	(—)	t
Hafen Nordstern: Kohlenumschlag				6770	(4230)	t

Schleuse Münster:
Südl. Richt.: 47 (—) Schleppzüge mit 70 (—) beladenen Kähnen mit — (34074) t. Nördl. östl. Richt.: 44 (—) Schleppzüge mit 80 (—) beladenen Kähnen mit — (39075) t.

Dortmund, 12. Juli. Verkehr und Umschlag, die unter der erneuten Demonstration wiederum litten, bewegten sich in den Grenzen der Vorwoche. Es wurde hauptsächlich Eisenerz eingebracht. Die Umschlagsbetriebe waren gut beschäftigt, soweit die Entladung von Erzkähnen in Frage kam. Der Verkehr auf der Hafen- und Kleinbahn war befriedigend. Insgesamt verkehrten in den Häfen 131 (132) Schiffe, von denen 57 (64) ein- und 74 (68) ausgelaufen sind. Beladen mit Erz usw. liefen 40 (41) Schiffe ein, außerdem gingen noch 3 (4) leere Kähne ein. In derselben Zeit verließen 4 (5) beladene Schiffe, sowie 56 (47) leere Kähne und 14 (16) Schleppdampfer den Hafen.

Hamm i. W., 12. Juli. Der Schiffsverkehr hat in der Berichtswoche etwas nachgelassen. Angekommen sind 10 (14) Schiffe mit zusammen 4439 (6349) To. Steinkohlen, Walzdraht, Eisenknüppel und Getreide. Abgeschleppt wurden 9 (10) leere Kähne und 1 (1) Kahn mit 99 (550) To. Eisenkonstruktionen und Baugeräte (Zement). Umgeschlagen wurden vom Wasser zusammen 3909 (5018) To. Steinkohlen, Walzdraht, Eisenknüppel und Getreide. Zum Wasser gingen zusammen 283 (265) To. Zement, Eisenkonstruktionen und Baugeräte sowie Eichenstammholz. — Im vergangenen Monat Juni haben Verkehr und Güterumschlag gegenüber dem gleichen Zeitraum 1921 eine Zunahme erfahren. Es verkehrten im Hafen 78 (53) Schiffe, von denen 42 (28) ein- und 36 (28) ausgelaufen sind. Der Gesamtgüterumschlag belief sich auf 21 272 (13 897) To.; von diesen Mengen entfielen 19 347 (13 242) Tonnen auf die Einfuhr und 1925 (655) To. auf die Ausfuhr. Der Mehrumschlag gegen das Vorjahr beträgt 7375 To. oder rund 53 Proz. Die Gütereinfuhr setzte sich zusammen aus Kohlen und Koks (14 805 To.). Walzdraht und Knüppel (1189 To.) und Getreide (3353 To.); die Ausfuhr bestand in Zement (1525 To.) und Weizen (400 To.).

Münster i. W., 12. Juli. (Verkehr Schleuse Münster.) Zu Berg passierten in der Berichtswoche die Schleuse 47 Schleppzüge mit 36 leeren und 70 beladenen Kähnen. Gesamtladung 34 074 To. Zu Tal fuhren 44 Schleppzüge mit 24 leeren und 80 beladenen Kähnen. Gesamtladung betrug 39 075 To.

Herne, 12. Juli. In der Berichtswoche hat sich gegen die Vorwoche nichts geändert. Die Kohlenverladung an den Zechen

war noch sehr gering und die Verfügungen des Kohlensyndikats kamen noch immer spärlich und zögernd heraus. Daher ist die Zahl der ohne Verfügung an Schleuse 7 liegenden Kähne auf etwa 100 gestiegen. Die Zechenhäfen sind ebenfalls mit Leerraum überfüllt und liegen die Kähne durchschnittlich etwa 14 Tage an denselben bis zur Fertigbeladung. Der Schleusenverkehr und das Abschleppen der Kähne gingen ohne Zwischenfälle und Verzögerung vor sich.

Wanne, 12. Juli. Durch die Arbeitseinstellung am vorigen Dienstag wurde der Umschlag im Westhafen beeinträchtigt. Der Umschlag erreichte 27 516 (23 123 in 4½ Arbeitstagen) To. Im Osthafen wurden 305 (—) To. umgeschlagen. Über die Reichsbahn gingen 2752 (1776) To. ein und 1219 (1128) To. ab.

Hafen Zeche Unser Fritz, 12. Juli. In der Berichtswoche wurden 2620 (—) To. Kohlen umgeschlagen.

Hafen Nordstern, 12. Juli. Der Hafenumschlag in der Berichtswoche betrug 6770 (4230) To.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Hannover, 12. Juli. Die Zechenzuteilung für Hannover ist weiterhin sehr schlecht, so daß von Woche zu Woche die Kohlenzufuhr schlechter wird. In der Berichtswoche liefen insgesamt nur 14 Kähne mit 6725 To. in den hannoverschen Häfen ein. Der Ausgang betrug 32 Fahrzeuge mit 9557 To.

d) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.

für die Woche vom 1. Juli bis 7. Juli 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte

Schiffsfrachten, in Mark je Tonne (also exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	215,—	211,—	—	285,—	281,—	325,—	321,—	—
b) Unterspree	231,—	—	—	301,—	—	341,—	—	—
2. Rohzucker in Säcken	—	216,—	333,—	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer Beladung unter		1,40	m
20 %	„	„	1,30	„
30 %	„	„	1,20	„
40 %	„	„	1,10	„
50 %	„	„	1,00	„

Auch in der letzten Woche ist eine Aenderung der trostlosen Lage der Oderschiffahrt nicht eingetreten. Der Verkehr auf der Oder unterhalb Breslau ruht ganz. Auf der kanalisierten oberen Oder findet noch ein schwacher Verkehr statt. In Cosel-Hafen wurden in der Berichtswoche noch gegen 5000 t Kohle und 4000 t Erze umgeschlagen.

Die Rosenthalerschleuse passierten in der Berichtswoche zu Berg 12 beladene, 10 leere, zu Tal 15 beladene und 2 leere Fahrzeuge.

Wasserstände:

Ratibor	am	2. 7. 22	= 0,93 m	am	6. 7. 22	= 0,88 m
Ransern	„	2. 7. 22	= 1,20 m	„	7. 7. 22	= 1,32 m
Neiße i/Glatz	„	2. 7. 22	= —0,36 m	„	7. 7. 22	= —0,37 m

e) Elbe und Saale.

Monatsbericht für Juni 1922 über die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe.

Im Monat Juni schwankte der Wasserstand zwischen + 61 und + 34 cm am Magdeburger Pegel; dementsprechend mußte die amtliche Tauchtiefe, welche Anfang des Monats 130 cm betragen hatte, auf 105 bzw. 110 cm zurückgesetzt werden. Unter diesen Umständen machte sich an den meisten Stationen Mangel an Leerraum bemerkbar.

Das Hamburger Berggeschäft hat im Berichtsmonat eine etwas lebhaftere Entwicklung genommen. Im wesentlichen kam Getreide zur Verschiffung; daneben sind vor allem englische Kohlen- und auch Schwefelkiestransporte nach mitteldeutschen und sächsischen Plätzen zu erwähnen. Durch die Einschränkung der Tauchtiefen und die dadurch bedingte geringe Raumausnutzung waren die verfügbaren Räume zeitweise vergriffen, und es war nicht möglich, für alle angebotenen Mengen die erforderlichen Schiffsräume zur Verfügung zu stellen. Angesichts der obigen Verhältnisse bewegten sich die Anteilfrachten in aufsteigender Richtung und auch die Gesamtfrachten mußten schließlich entsprechend erhöht werden. Für Lagergeschäfte in Hamburg wurden 2,50 bis 3,50 M. per Tonne Tragfähigkeit und Tag gezahlt. Die Hamburger Hafengebühren, wie Schutenlieferungssätze, Bugsierkosten usw. mußten mit dem 16. des Berichtsmonats infolge einer den Hafenarbeitern neuerdings zugesprochenen Teuerungszulage abermals heraufgesetzt werden, wodurch diese Nebenkosten allmählich eine Höhe erreichen, die die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens gegenüber den ausländischen Häfen wesentlich beeinträchtigt.

An der Mittelelbe kamen talwärts Kalisalze in mäßigen Mengen zur Verladung, daneben sind auch einige Ladungen Zucker zu erwähnen; die Stückgutverladungen hielten sich in den bisherigen Grenzen.

In der Richtung Sachsen-Böhmen war der Verkehr schwach und beschränkte sich auf einige Steinsalz-, Zucker- und Stückgutladungen. Wesentlich umfangreicher als der Versand waren die Ankünfte, die hauptsächlich aus Getreide, Schwefelkies und englischen Kohlen bestanden.

Auch an den sächsischen Plätzen waren umfangreiche Eingänge der gleichen Güterarten zu verzeichnen; der Versand bestand hauptsächlich aus Kohlen, Papier und besonders Stückgut.

An den böhmischen Elbehäfen war der Import mit dem des Monates Mai ungefähr gleich. Eingeführt wurden: Kopra, Leinsaat, Salz, Schwefelkies, Reis, Getreide, Kleie und Stückgüter. Der Export dagegen ist, nachdem die Zuckerverladungen fast gänzlich aufgehört haben, zurückgegangen und bestand im wesentlichen aus Gerste, Brettern, Magnesit, Zement, Holz usw. Die Verladungen von Kohlen sind weiterhin schwächer geworden. Wegen des niederen Wassers sind die Verladungen von den oberhalb Aussig gelegenen Stationen eingestellt worden.

f) Östliche Wasserstraßen.

Ostpreußische Wasserstraßen. Die Provinz Ostpreußen ist nun einmal vom Deutschen Reiche inselartig abgetrennt und mehr oder weniger auf ihre eigene Kraft angewiesen. Sie muß daher ihre Bodenschätze so gut es geht, nutzbringend verwerten und mit dem Überschusse an Getreide, Vieh, Holz, Kalk usw. Tauschhandel treiben, der im Bereiche der Provinz auf Eisenbahnen und Wasserstraßen bewirkt wird.

Ostpreußens Seenplatte sucht ihresgleichen in Deutschland vergebens, und auch ihre fließenden Gewässer sind nicht zu unterschätzen. Man hat bisher nur zu wenig Gewicht auf ihre Nutzbarmachung gelegt, sei es für die Schiffahrt, sei es für die Elektrisierung. Von fließenden Gewässern seien genannt: Szeszuppe, Angerapp, Juiter, Pregel, Alle, Passarge. Die bisherigen Schiffahrtskanäle hatten sehr bescheidene Tiefenverhältnisse und waren für größere Fahrzeuge nicht zugänglich. Über ihre „Modernisierung" ist schon viel gesprochen und geschrieben worden; aber der Ausbau erst teilweise in Angriff genommen.

Nun hat der ostpreußische Landesingenieur Lowes in einer Denkschrift die Notwendigkeit der Ausnützung der Wasserkräfte in der Provinz nachgewiesen und die Kraftmengen berechnet, die sich an den Hauptflüssen und am Masurischen Kanal gewinnen lassen. Danach sind zu gewinnen an der Passarge 20 Millionen Kilowattstunden, Alle 130 Millionen Kilowattstunden, am Masurischen Kanal 30 Millionen Kilowattstunden, an der Angerapp und Pissa 30 Millionen Kilowattstunden und an der Szeszuppe 10 Millionen Kilowattstunden, zusammen 220 Millionen Kilowattstunden.

Es fragt sich daher, ob der zu erzielende Nutzen mit den aufzubringenden Opfern im Einklange steht. Der Verfasser bezeichnet nicht nur eine Verzinsung und Tilgung des Anlage- und Betriebskapitals, sondern auch einen Überschuß. Ob sein Plan beachtet werden wird, bleibt abzuwarten. H. M.

Weichselschiffahrt. In Thorn hieß vor dem Kriege ein Weichselarm die polnische Weichsel. Nun ist mit Ausnahme des kurzen Unterlaufes zwischen Ostpreußen und dem Gebiet der Freien Stadt Danzig die Weichsel ein polnischer Strom, und man sollte glauben, daß die polnische Regierung bei den fortgesetzt steigenden Frachtsätzen auf der Eisenbahn so viel wie möglich den Personen- und Güterverkehr auf der Weichsel befördern würde. Leider ist davon bis zum Juli d. J. nichts zu merken.

Von Reisenden und Schiffern wird nun berichtet, daß die Verkehrsverhältnisse auf der Weichsel sich nicht bessern, sondern verschlechtern, weil zur Beseitigung und Verhütung von Verkehrsstörungen nichts geschieht. Im Vorjahre und früher war die Weichsel von Fahrzeugen belebt, die aus dem Danziger Hafen die aus Amerika für Polen angekommenen Güter und Lebensmittel beförderten. Die polnische Regierung glaubte, diesen Transport durch Verstaatlichung der Weichselschiffahrt verbessern und verbilligen zu können. Als das Gegenteil eintrat, wurde das Monopol aufgehoben, und als sich nun neue Firmen bildeten, endete das ganze Unternehmen damit, daß im Frühling 1922 die polnischen Staatsschiffe mit den Schiffen zweier großen polnischen Privatfirmen in eine Betriebsgemeinschaft vereinigt wurden.

Der Schiffahrtsbetrieb ist aber nach wie vor gering. Im oberen Weichselgebiet befördern leichte Kähne aus Galizien Kalk und zuweilen Kohlen bis Warschau, wo inzwischen eine Hafenbahn erbaut worden ist. In Warschau sind auf einer

Privatwerft zwei Personendampfer erbaut worden, die als „Polonia“ und „Francia“ tägliche Vergnügungsfahrten stromauf und stromab ausführen. Ein Personenverkehr wird auch morgens und abends von Warschau nach Plock und Wloclawek ausgeführt. Von Thorn gehen gelegenlich Dampfer ab. Sonst kann von einem Schiffsverkehr nicht gerade viel gesprochen werden.

An Werftanlagen fehlt es im Stromgebiet der Weichsel nicht, auch an Schiffen nicht, wohl aber an Aufträgen. Daß in dieser Hinsicht die Danziger Werften den ersten Platz einnehmen, braucht nicht besonders gesagt zu werden. Die Danziger Schiffswerft von A. u. W. Wojan auf dem Troyl baut und repariert ganz besonders flachgehende Flußschiffe und hat reichliche Aufträge. Auf der Danziger Werft (früher Reichswerft) sind 5000 Arbeiter eingestellt, und es werden dort unter anderem auch Schiffsmaschinen hergestellt. Kleinere Schiffswerften befinden sich auch in Modlin, Karlsdorf bei Bromberg und oberhalb Iwangorod in Polawi. Der Flößereiverkehr verdient kaum den Namen eines solchen. Riesige Holzmengen werden nach Danzig mit der Bahn befördert. H. M.

g) Ausland.

Triest und Venedig. In Triest sind bekanntlich Bewegungen im Gange, die darauf abzielen, den Hafen zum Freihafen auszugestalten, um ihn wieder auf seine frühere Höhe zu bringen und ihn vor dem Untergange zu bewahren. Die Bewegungen scheinen in Rom auf Verständnis zu stoßen, nicht aber in Venedig, wo dieser Tage der Stadtrat mit Ausnahme einiger nationalistischen Stimmen folgende Resolution angenommen hat: „Der Stadtrat ist der Ansicht, daß Freihäfen heute nicht mehr nationalen Interessen entsprechen. Er bekräftigt die Notwendigkeit, daß die Häfen von Venedig und Triest zusammen ein geschlossenes Hafensystem zu bilden haben, um in jedem Falle gleiche Behandlung zu erfahren. Er hofft, daß die von Venedig und Triest gemeinsam ernannte gemischte Kommission zum Studium der gemeinsamen Hafenprobleme ihre Arbeiten in freundschaftlicher Weise vollendet und in dem sichern Vertrauen, den großen lokalen und nationalen Interessen zu dienen.“ V. K.

Jugoslavien und sein adriatischer Hafen. Die Jugoslaven haben in Bezug auf die Schaffung einer eigenen Seeschiffahrtsindustrie gewaltige Pläne im Kopfe, wodurch sie sich von Triest ganz unabhängig machen wollen. Vor allem will es einen Welthafen an der Adria errichten und zwar in Ragusa oder in Spalato. Die Kroaten sind für Spalato und die Serben für Ragusa. Mit Rücksicht auf die kommenden Dinge machen sich bereits private Spekulanten an die Arbeit und haben in Spalato größeren Grundbesitz erworben. Auch wird dort bereits ein modern ausgestattetes Schiffsdock eingerichtet, wozu die Ausrüstungsgegenstände in England und Italien bestellt worden sind. Ob allerdings dem neuen Welthafen bei dem steten Rückgang des Verkehrs in Fiume und Triest eine große Zukunft bescheert sein wird, ist eine unbeantwortete Frage. V. K.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		21. 6. cm	22. 6. cm	23. 6. cm	24. 6. cm	25. 6. cm	26. 6. cm	27. 6. cm	28. 6. cm	29. 6. cm	30. 6. cm	1. 7. cm	2. 7. cm	3. 7. cm	4. 7. cm	5. 7. cm	6. 7. cm
Memel	Tilsit	97	97	98	99	98	98	97	97	93	92	90	90	89	88	87	—
Pregel	Insterburg	—46	—46	—44	—45	—41	—47	—49	—51	—	—43	—51	—45	—50	—47	—52	—
Weichsel	Thorn	—6	—7	—5	—5	—6	—1	—6	13	22	19	11	6	4	3	4	—
Oder	Ratibor	116	105	97	96	94	94	119	106	101	98	96	96	92	91	91	—
„	Breslau	—66	—69	—96	-116	-118	-119	-122	-118	-119	-112	-112	-102	—90	—80	—75	—
„	Krossen	43	36	36	37	34	44	59	57	46	37	33	27	26	26	32	27
„	Frankfurt	25	30	30	27	24	21	25	32	41	33	24	20	14	12	—	—
Warthe	Landsberg	—38	—41	—41	—43	—42	—45	-46	—45	—48	—47	—49	-52	—52	-53	—55	—
Netze	Vordamm	—26	—28	—26	—30	—27	—29	—28	—33	—32	—35	—36	-40	—38	—42	—42	—
Elbe	Dresden	-201	-186	-177	-164	-190	-195	-196	-194	-195	-194	-198	-181	-202	-188	-199	-198
„	Barby	55	54	48	41	47	51	53	39	34	34	34	31	28	26	26	23
„	Magdeburg	44	54	57	45	48	53	54	50	47	42	40	38	35	35	33	36
„	Wittenberge	44	49	53	59	57	54	53	55	57	53	46	47	46	43	40	—
Saale	Grochlitz	82	82	80	76	70	78	74	66	66	68	68	64	68	68	60	—
Havel	Spandau*)	28	30	28	31	27	28	28	29	28	28	27	26	26	28	26	25
„	Rathenow*)	—24	—19	—19	—20	—	—19	—19	—18	—16	—16	—16	—16	—16	—16	—16	—16
Spree	Spremberg*)	70	69	68	69	68	70	71	66	66	69	69	66	70	69	70	67
„	Kersdorf*)	193	191	187	188	187	—	188	188	188	190	190	184	184	185	181	181
Weser	Münden	116	124	120	121	118	112	118	116	113	116	114	117	115	118	116	110
„	Minden	190	190	189	184	182	186	183	181	181	180	179	180	179	179	170	178
Rhein	Maximiliansau	625	632	596	579	569	569	557	563	564	555	551	563	553	544	—	—
„	Caub	322	342	358	360	336	322	314	308	304	303	300	292	294	295	290	282
„	Cöln	290	302	319	328	315	299	286	278	273	271	270	265	262	263	261	—
Neckar	Heilbronn	75	64	67	55	58	68	67	55	48	55	48	42	50	45	40	31
Main	Hanau	284	274	272	276	296	286	280	276	278	280	272	288	277	270	277	278
Mosel	Trier	24	24	23	16	14	15	10	16	19	12	15	20	7	15	11	—

*) Unterpegel.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.
(Gegründet 1853.) • Telephon: Amt Nord 3631, 3632. * Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	1560
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	1245
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—
Dampfschiff.-Ges. Neptun	900
Dampfschiff.-Reederei Horn	—
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	—
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	425
Deutsche Ostafrika-Linie	410
Emder Reederei	—
Flensburger Dampfer-Comp.	650
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	910
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	411
Hamburg-Bremen-Afrika	—
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	747
Hansa Dampfschiffahrt	340½
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	700

Name	Kurs
Neue Dampfer-Comp., Stettin	—
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	900
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Norddeutscher Lloyd	302½
Ocean-Dampfer Flensburg	460
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	316,30
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	—
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	360
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	—
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	1725
Schles. Dampfer-Comp.	—
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	—
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	—
Ver. Elbeschiff.-Ges.	640
Woermann-Linie	400

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 15
1. August

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Bezugspreis 30 M.
für das Vierteljahr
Im Jahre erscheinen 24 Hefte
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 6 Mark
Sonder-Hefte 10 Mark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: **Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm**

Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., **Charlottenburg, Kantstraße 140**

Anzeigen
kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 4,00 + 50% Teuerungszuschlag

Beilagen
nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.
Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition**, Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Der Verkehr auf dem Oder-Spree-Kanal. S. 231. — Weserstrombereisung 1922. S. 234. — Der Bau des Küstenkanals. S. 235. — Der Speditionskursus 1922, veranstaltet vom Institut für Verkehrswirtschaft an der Universität Köln. S. 236. — Technische Mitteilungen. S. 237. — Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete. S. 238. — Kleine Mitteilungen. S. 240. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 243. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 246. — Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie. S. 24 . — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 246.

Der Verkehr auf dem Oder-Spree-Kanal

Von Regierungs- und Baurat Piper - Fürstenwalde.

Die erste künstliche Verbindung zwischen Oder und Spree bildet der Müllroser Kanal; nach dem Großen Kurfürsten, unter dessen Herrschaft er gebaut wurde, später Friedrich-Wilhelm-Kanal genannt. Er zweigt von der Spree bei Neuhaus zwischen Fürstenwalde und Beeskow ab und mündet etwa 8 km oberhalb Frankfurt. In den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde er für Finowkähne von 170 t Tragfähigkeit eingerichtet. Bei dem zunehmenden Schiffsverkehr zwischen Schlesien und Berlin, und weiterhin auch Hamburg, reichte der Kanal nicht aus. Die Schiffsgrößen nahmen, wie auf anderen Wasserstraßen, auch auf der Oder zu. Deshalb wurde um 1890 der Oder-Spree-Kanal für Schiffe mit etwa 400 t Tragfähigkeit bei 55 m Länge, 8 m Breite und 1,40 m Tiefgang erbaut. Dabei wurde die vielfach gewundene Spree bis auf eine bei Fürstenwalde liegende rund 20 km lange Strecke durch einen neu gegrabenen Kanal mit wenigen flachen Krümmungen ersetzt. Sodann wurde der Müllroser Kanal auf rund 11 km Länge unter gleichzeitiger Vergrößerung benutzt und weiterhin nach Osten hin bis Fürstenberg (Oder) ein neuer Kanal mit schlanker Linienführung hergestellt. Durch die Einmündung bei Fürstenberg wurde die Fahrt auf der Oder im Verkehr mit Schlesien gegenüber dem alten Müllroser Kanal um rund 25 km verkürzt. Im Laufe der Jahre nahm der Verkehr auf dem Kanal stark zu, so daß seine Schleusen nach und nach verdoppelt werden mußten. Ferner wurde der Kanal auf große Längen verbreitert und vertieft und auf der Fürstenwalder Spreestrecke mit Durchstichen begradigt. In Verbindung mit dieser Erweiterung wurden bei sämtlichen über den Kanal führenden Brücken die Mittelpfeiler beseitigt, so daß die neuen Brücken den Kanal in einer Öffnung überspannen. An beiden Ufern sind außerdem breite Leinpfade durchgeführt. So entstand eine neuzeitliche Wasserstraße und es war möglich, den Tiefgang der Schiffe auf 1,75 m zu vergrößern. Die „Breslauer Maßkähne“ (55 m lang und 8 m breit), die neben den Finowkähnen (40,2 m lang, 4,6 m breit) und den Berliner Maßkähnen (46 m lang, 6,6 m breit) auf dem Kanal verkehren, können nunmehr eine Tragfähigkeit von 600 t erreichen.

Die Wasserstraße hat, wie die folgende Zusammenstellung zeigt, im Jahre 1912 ihren größten Verkehr mit 4,217 Millionen Gütertonnen (Unterschleuse Fürstenberg) erlangt. Die größte Zahl von Frachtschiffen, die jemals in einem Tage in Fürstenberg geschleust worden sind, hat 145 betragen, wozu 65 Schleusenfüllungen bei 2 Schleusen und 18 Stunden nötig gewesen sind. Diese Leistung war nur mit Hilfe des Maschinenbetriebes möglich, mit dem die Schleusentore bewegt, die Schleusen gefüllt und entleert und die Schiffe herein- und hinausgezogen werden.

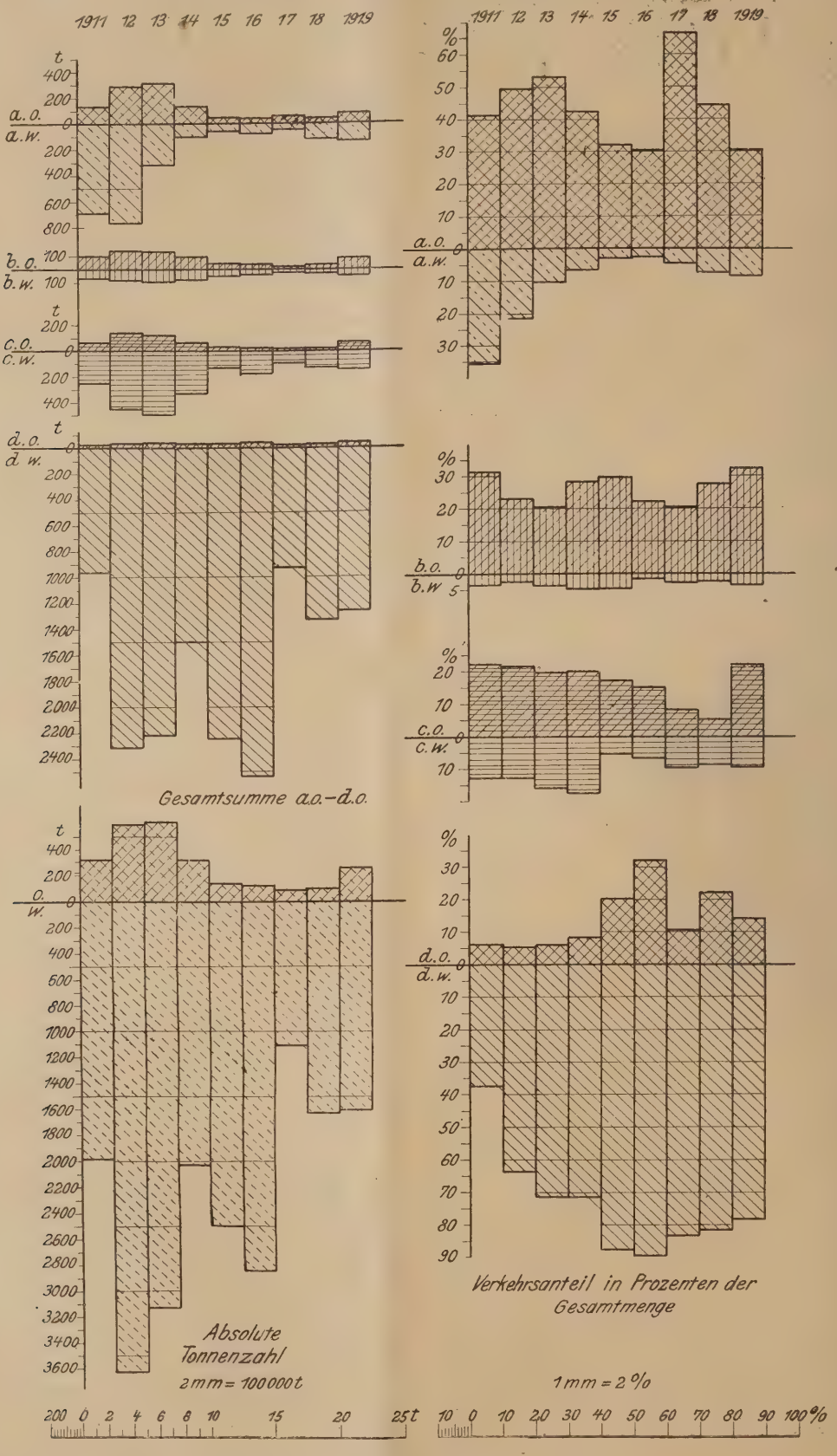
Zusammenstellung I.

Jahr	Gütermenge Mill. t	Zahl der Schiffe	Zahl der Schiffe über 250 t (große)	Große Schiffe über 250 %	Kleine Schiffe unter 250 %	Beladene Schiffe Zahl	Beladene Schiffe %	Durchschn. Ladung eines Schiffes t	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1896	?	12967	?	?	?	7025	54,1	?	
1897	?	12877	6151	47,7	52,3	7083	54,9	?	
1898	?	?	?	?	?	?	?	?	
1899	?	15948	6427	40,2	59,8	8559	54,0	?	
1900	?	15207	6504	42,8	57,2	7843	52,(	?	
1901	?	15171	6901	45,5	54,5	7949	52,2	?	
1902	1,819	15685	8241	52,5	47,5	7961	50,1	228	
1903	2,414	19679	11350	57,8	42,2	9952	50,1	243	
1904	1,722	14157	8043	56,9	43,1	7186	50,1	240	Trockenjahr
1905	2,256	17104	10831	63,3	36,7	8763	50,2	257	
1906	2,623	18660	12036	64,6	35,4	9724	50,4	270	
1907	2,364	18438	10695	58,1	41,9	9176	49,8	258	
1908	2,420	19084	11191	58,7	41,3	9523	49,8	254	
1909	2,792	20161	11703	58,0	42,0	10698	53,2	261	
1910	3,233	23362	14429	61,6	38,2	11718	50,2	276	
1911	2,303	18677	10963	58,7	41,3	9402	50,2	245	Trockenjahr
1912	4,217	28283	19005	67,2	32,8	15312	54,0	275	
1913	3,748	23577	16638	70,6	29,4	13306	56,3	281	
1914	2,343	17733	11766	66,4	33,6	9620	54,2	244	
1915	2,642	16253	13026	80,4	19,6	8534	52,5	310	
1916	2,973	18029	15276	84,8	15,2	9168	50,6	324	Krieg
1917	1,196	9276	7386	79,6	20,4	4738	51,2	253	Von 1917 ab Kleinwasserzuschläge zur Fracht auf der Oder
1918	1,730	14812	12278	82,8	17,2	7415	50,0	233	
1919	1,865	13452	10522	78,2	21,8	6779	50,4	275	
1920	1,800	12179	9723	79,9	20,1	6630	54,5	272	
1921	0,750	6561	4258	64,9	35,1	3440	52,4	218	Trockenjahr Polenaufstand

Bem.: Die Durchschnittsladungen in Spalte 9 enthalten auch die Finowkähne. Eine Ausscheidung der größeren Kähne für sich ist an Hand der verfügbaren Unterlagen unmöglich. Schätzungsweise beträgt das durchschnittliche Ladungsgewicht der „großen Schiffe“ 300 t.

Die Zusammenstellung I ist in mancher Hinsicht lehrreich. Bis zum Jahre 1901 fehlen leider einige Zahlen. Bis 1912 ist die Verkehrszunahme ziemlich gleichmäßig. Auffallende Unterbrechungen zeigen die bekannten Trockenjahre 1904 und 1911. Der Kanalverkehr hängt fast ganz vom Oderverkehr ab. Auf die

Kanalwasserstände hat die Trockenheit keinen Einfluß, da sie gestaut sind und die zur Stauhaltung und den Schiffsbetrieb nötige Wassermenge noch stets vorhanden gewesen ist. Aber sobald die Oder wenig Wasser hat, sinkt auch der Verkehr auf dem Kanal. Andererseits muß dieser, wenn die Schiffahrt mit wachsendem Wasser plötzlich einsetzt, zuweilen starke Verkehrsstöße bewältigen. Und dabei ist der Kanal oder vielmehr seine Schleusen bereits manchesmal bis zur höchsten möglichen Leistung angespannt worden. Mit 1913 flaute die Hochkonjunktur ab, und 1914 kam der Krieg. Im Jahre 1917 wurden besonders viele Schiffer zur Fahne eingezogen, so daß die Schiffahrt stark abnahm. Unter dem Einfluß der Schiffahrtsabteilung beim Chef



a. = Rohstoffe, Düngemittel, Bergbauerzeugnisse ohne Kohle
b. = Industrieerzeugnisse
c. = Nahrungsmittel
d. = Stein- und Braunkohle

o = nach Osten ∴ w = nach Westen

des Feldeisenbahnwesens (S. A.) wurde der Betrieb zur Entlastung der Eisenbahn behördlich organisiert, so daß sich der Verkehr wieder belebte. Das Jahr 1921 brachte im Mai den Schifferstreik, die oberschlesischen Wirren und die langdauernde Dürre. Auch der allgemeine wirtschaftliche Niedergang, insbesondere in der Kohlenerzeugung, machte sich geltend. Der Verkehr kam monatelang fast völlig zum Erliegen. Die Zahl 750 000 t zeigt einen Tiefstand, in dem sich der ganze Jammer Deutschlands wiederspiegelt. Die Oder hat wochenlang Wasserstände gehabt, die etwa 20 cm noch unter denen von 1904 lagen.

Die Änderungen im Verhältnis der großen und kleinen Schiffe sind eine Folge der technischen Entwicklung des Kanals und des Kriegszustandes, auch hängen sie von den Oderwasserständen ab. Die großen Schiffe nehmen mit dem weiteren Ausbau des Kanals an Zahl zu. Das beweist, daß der Ausbau richtig war. Sie nehmen an Zahl ab, wenn Trockenheit ungünstige Oderwasserstände verursacht. Im Kriege verdrängten die großen Schiffe die kleinen, weil sie mehr in der Hand von Reedereien sind, die sich bei der Annahme von militärfreien Schiffsmannschaften besser helfen konnten, während die Kleinschiffer wohl im stärkeren Verhältnis zum Kriegsdienst in Heer und Marine herangezogen wurden. Auch erwiesen sich die größeren Schiffe bei den Kriegstransporten auf größere Entfernungen als vorteilhafter. Aus diesem Grunde bevorzugte sie auch die S. A. Nach Beendigung des Krieges scheint es, als ob viele Kleinschiffer ihr Gewerbe wieder tatkräftig aufgenommen haben. Man hörte und sah viel von der Ausbesserung der im Kriege aufgelegten Finowkähne. Die starke Zunahme auf 35,1% dürfte daher nicht allein auf das trockene Jahr 1921, in dem zahlreiche große Schiffe auf der Oder versommert lagen, zurückzuführen sein.

Aus Spalte 8 ist zu erkennen, daß beladene und leere Kähne fast zu gleichen Teilen verkehren. In Wirklichkeit mag das Verhältnis für die beladenen Frachtschiffe noch etwas günstiger sein, weil in Spalte 3 sämtliche Schiffe, auch Dampfer, Kraftboote und Fahrzeuge, der staatlichen Wasserstraßenverwaltung enthalten sind, während Spalte 7 nur Frachtschiffe angibt.

Spalte 9 bietet, genau betrachtet, eine Enttäuschung. Man sollte meinen, daß das durchschnittliche Ladungsgewicht größer sein müßte, weil der Kanal doch für 400- bis 600-t-Schiffe eingerichtet ist. Einerseits spielen aber die Finowkähne, die nun einmal in den weitverzweigten märkischen Wasserstraßen ihre Heimat haben, im Kanalverkehr eine nicht unbedeutende Rolle, andererseits verbieten die ungenügenden Fahrtiefen auf der Oder den großen Schiffen leider im größeren Teil des Jahres die volle Ausnutzung des Tiefganges. Nur in den Jahren 1915 und 1916 ist die Zahl 300 t überschritten, weil hier die großen Schiffe stark überwogen. Durch Leichter- und Zuladebetrieb in Fürstenberg wurde außerdem für bessere Ausnutzung des Schiffsraumes auf der Kanalfahrt gesorgt. 1916 war übrigens ein Jahr mit guten Wasserständen auf der Oder. Von 1917 ab sinkt das Ladungsgewicht wieder auffallend. Der Grund dürfte hauptsächlich in den von der S. A. auf der Oder eingeführten Kleinwasserzuschlägen zu den Grundfrachten zu suchen sein. Die Kleinwasserzuschläge machen die Schiffahrt auch mit geringerer Ladung rentabel, so daß der Verkehr selbst bei niedrigeren Oderwasserständen lebhafter blieb. Der Anreiz zum Zuladen in Fürstenberg schwindet allerdings, und die Folge für den Kanal ist eine Verringerung der Ladungsgewichte und eine im Verhältnis zu den Kanalabmessungen ungenügende Ausnutzung der Schiffe. Dies ist eine für die Allgemeinheit unerwünschte Folge der Kleinwasserzuschläge. Sie beleben zwar den Verkehr im ganzen und bringen der Schiffahrt Beschäftigung, aber belasten andererseits die Verkehrsanlagen mehr, als wenn der Kahnraum voll ausgenutzt wird. Der Wasserverbrauch der Schleusenkammern, der auf der Scheitelhaltung des Oder-Spree-Kanals wegen der kostspieligen künstlichen Speisung möglichst eingeschränkt werden muß, wächst mit der Zahl der Schiffe. Und diese wächst mit abnehmendem Tiefgang. Die Kleinwasserzuschläge haben also noch andere Nachteile für die Allgemeinheit als ihre selbstverständliche Wirkung: Verteuerung der Frachten. Sie stellen einen Notbehelf dar, dem man sobald wie möglich dadurch die Daseinsberechtigung entziehen sollte, daß für bessere Fahrtiefen auf der Oder gesorgt wird, sei es durch Ausbau oder durch Aufhöhung der Niedrigwasserstände mit Hilfe von Zuschüssen aus Staubecken (Ottmachau). Hoffentlich gelingt es den Kreisen, die sich gegen diese Pläne aus zwar begreiflichen örtlichen, aber gegenüber dem großen allgemeinen Ziele schwerlich gerechtfertigten Gründen sträuben, nicht, sie zum Scheitern zu bringen. Das Beispiel des noch immer unvollendeten Mittellandkanals, der seinerzeit ein Opfer der Kurzsichtigkeit einer mächtigen Interessentengruppe gewesen ist, sollte schrecken! Mir ist nicht bekannt, ob bereits eine Berechnung der gesamten Frachtverteuerung durch die Kleinwasserzuschläge angestellt worden ist. Sicherlich würde sich eine ganz gewaltige Summe ergeben, die wahrscheinlich einen bedeutenden Teil der Kosten verzinsen würde, die durch die Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrtiefen der Oder entstehen würden!

Über die auf dem Oder-Spree-Kanal seit 1911 beförderten Güterarten gibt Zusammenstellung II Aufschluß.

Sie gilt für Fürstenberg-Unterschleuse und ist gewählt, weil es hauptsächlich auf den vollen Durchgangsverkehr ankommt. Durch die westliche Endschleuse des Kanals bei Wernsdorf geht etwas mehr Verkehr, weil hier der allerdings geringe Ortsverkehr des Kanals selbst und der Verkehr zur oberen Spree nach Beeskow hinzutritt. Der Verkehr durch den alten Friedrich-Wilhelm-Kanal ist ganz belanglos.

Zusammenstellung II. Güterarten und -Mengen (1000 t) an der Unterschleuse Fürstenberg a O.

Jahr	1 Erde, Lehm, Sand, Kies		2 Steine und Tonwaren		3 Stein- und Braunkohlen		4 Sonstige Bergbauerzeugnisse		5 Rohstoffe für die Industrie		6 Industrieerzeugnisse		7 Düngemittel		8 Nahrungsmittel aller Art		9 Bau- und Brennholz		Zusammen		Bemerkungen
	O	W	O	W	O	W	O	W	O	W	O	W	O	W	O	W	O	W	O	W	O- nach Osten W- „ Westen
1911	8,1	646,3	17,6	7,2	20,1	962,8	35,7	6,1	50,0	15,3	86,5	63,0	35,2	0,3	66,1	255,4	7,4	20,2	2303,4		
																			326,9	1976,5	
																			4217,3		(2.) Die Zahlen sind den amtlichen „Zahlenberichten über den Verkehr auf den Märkischen Wasserstraßen" entnommen.
1912	12,8	688,4	17,4	14,0	33,2	2313,8	76,0	13,5	99,3	35,8	119,2	71,3	90,7	1,4	129,7	456,1	13,4	31,1	591,9	3625,4	
																			3747,8		
1913	11,8	250,9	21,1	6,7	37,3	2220,7	105,4	11,5	95,0	30,8	117,3	88,6	92,9	3,0	122,0	495,5	9,2	28,1	612,0	3135,8	Hier ist eine Abrundung auf volle 100 t erfolgt.
																			2343,2		
1914	4,7	29,9	18,5	8,5	28,4	1503,7	36,6	16,0	51,3	35,0	71,5	69,3	38,2	3,2	63,7	336,6	4,5	23,4	317,5	2025,7	
																			2641,7		(3.) Die Zahlen geben den Verkehr durch die Unterschleuse Fürstenberg an.
1915	4,4	27,7	6,2	5,8	27,3	2251,9	3,5	1,2	30,5	34,9	33,4	46,0	1,1	0,3	22,8	1 9,0	3,0	2,8	132,1	2509,7	
																			2972,9		
1916	5,6	32,7	5,6	1,3	34,9	2543,0	5,5	—	24,6	40,0	23,3	40,9	0,2	—	20,1	187,1	4,4	3,6	124,4	2848,5	
																			1196,3		
1917	1,7	38,7	1,5	0,6	8,7	926,6	1,3	0,6	44,3	8,0	15,9	26,6	1,3	—	6,9	108,6	2,2	2,6	83,9	1 12,4	
																			1729,5		
1918	1,5	35,2	1,3	4,7	21,6	1334,1	8,2	46,0	29,0	25,0	25,9	28,6	0 2	—	5,0	144,8	4,4	14,0	97,2	1632,3	
																			1865,1		
1919	2,3	50,9	7,7	30,1	36,3	1260,5	14,9	3,6	51,1	67,7	75,0	27,5	3,4	—	56,9	155,0	6,2	16,1	253,8	1611,3	

Für die vorstehenden zeichnerischen Übersichten sind die Gruppen 1, 4, 5, 7 und 9 unter a „Rohstoffe", Gruppen 2 und 6 unter b „verarbeitende Stoffe", Gruppe 8 unter c „Lebensmittel" und Gruppe 3 unter d „Kohlen" zusammengefaßt. Diese Zusammenfassung dürfte das Bild insofern vereinfachen und klarer gestalten, als einige der 9 Einzelgruppen sehr schwach beteiligt sind und bei der zeichnerischen Auftragung kaum in Erscheinung treten. Die besondere Hervorhebung der Kohle ist notwendig, weil sie das Rückgrat des Verkehrs bildet. Unter Ziffer 2 befinden sich auch unverarbeitete Steine, die genau genommen, in Gruppe a

„Rohstoffe“ gehören; ihre nachträgliche Trennung von den „Tonwaren“ ist nicht mehr möglich. Die Ungenauigkeit ist aber im Vergleich zum Ganzen unerheblich.

Außer der Anzahl der Gütertonnen ist ihr Prozentanteil an der Gesamtmenge wissenswert.

Die Zusammenstellungen zeigen folgendes:

Bis zum Jahre 1914 (Friedensverkehr) spielten die übrigen Güter neben der Kohle eine nicht unbedeutende Rolle, insbesondere die erdigen Rohstoffe der Gruppe 1, die für Bauzwecke gebraucht werden. Seit 1914 hat die Bautätigkeit fast ganz geruht, was sich in der Abnahme des Verkehrs in Gruppe 1 und a ausprägt. Die Nahrungsmittel und Industrieerzeugnisse scheinen von jeher den Bahnweg bevorzugt zu haben. Nach dem Kriege hat ein umfangreicherer Nahrungsmittelverkehr auf dem Kanal nach Osten eingesetzt. Er hat sicher im Ausfall der russischen Einfuhr seinen Grund und hält zurzeit (Mai 1922) noch an.

Die Verfrachtung von Düngemitteln hat seit 1915 so gut wie ganz aufgehört.

Der Kohlenverkehr nach Osten ist sehr gering und hat stets nur wenig geschwankt. Die gesamte Kohlenbeförderung hat seit 1917 auffallend nachgelassen. Aber ihr Anteil am Verkehr nach Westen hat zugenommen. Für die Verteilung des Güterverkehrs nach den beiden Richtungen ergibt sich, daß vor dem Kriege etwa 85% der gesamten Güter nach Westen und 15% nach Osten gingen. Dies Verhältnis war im Kriege zu Gunsten des Westverkehrs verschoben und hat sich jetzt ziemlich in der alten Weise wieder eingestellt.

Die Kohle tritt im Ostverkehr gegenüber den anderen Gütern auffallend zurück. Eigenartig ist der starke Verhältnisanteil der Industrieerzeugnisse, Stein- und Tonwaren in der Ostrichtung.

Als wichtigstes Ergebnis ist festzustellen, daß die Schiffahrt sich vorwiegend mit Ladung nach Westen bewegt, und daß nur wenig Gelegenheit zur Rückfracht nach dem Osten vorhanden ist.

Zum Schluß ein Ausblick in die Zukunft:

Der Oder-Spree-Kanal soll als östliche Fortsetzung des Mittellandkanals für Schiffe von 1000 t Tragfähigkeit mit 80 m Länge, 10,5 (9,2) m Breite und 1,6 (2,00) m Tiefgang ausgebaut werden. Die preußische Landesversammlung hat den Bau beschlossen und gleich nach Beendigung des Krieges hat die Bauausführung in Gestalt von Notstandsarbeiten begonnen. Das Reich hat sich verpflichtet, die von Preußen begonnenen Notstandsarbeiten nach dem Übergang der Wasserstraßen in seine Verwaltung fortzusetzen. Möge es glücken, recht bald aus dem schwebenden Zustand der Notstandsarbeiten auf eine sichere Grundlage zur Fortführung der Arbeiten zu kommen, damit der Binnenschiffahrt bald die große Durchgangsstraße vom Rhein zur Oder zur Verfügung steht. Möge es auch gelingen, der Fortsetzung auf der Oder die gleiche Leistungsfähigkeit wie dem Kanal zu geben! Über die Art und den Umfang des zukünftigen Verkehrs läßt sich Bestimmtes schwer vorhersagen. Der Verlust des wichtigsten oberschlesischen Bergbau- und Industriegebietes wird für die nächste Zeit sicher eine starke Verkehrsabnahme zur Folge haben. Wenn sich aber, wie gerüchtweise verlautet, die oberschlesische Deutsche Industrie auf schlesischem Gebiete in der Nähe der Oder neu ansiedelt und dort neuer Bergbau erschlossen wird, so ist auf die Dauer mit einer Verkehrszunahme auf dem Kanal zu rechnen, die wohl die Zeiten von 1912 und 1913 übersteigen wird. Je leistungsfähiger die Wasserstraßen sind, um so mehr werden auch die Erzeugnisse aus dem verlorenen Oberschlesien den Wasserweg wie früher benutzen, namentlich wenn ausländisches (englisches) Kapital in starkem Maße beteiligt ist, dem es vielleicht gelingt, den polnischen Sperrabsichten zum Trotz sich den Zugang zu den altbewährten Verkehrswegen offen zu halten.

Weserstrombereisung 1922

In den Tagen vom 12. bis 15. Juni fand die diesjährige Weserstrombereisung statt, die zuerst wieder nach dem Kriege die ganze Länge der Weser einschließlich der schiffbaren Fulda umspannte.

Am Morgen des 12. Juni begann die Fahrt im Kasseler Hafen. Die Herren Oberpräsidenten von Kassel und Hannover, Dr. Schwander und Noske, mehrere Regierungspräsidenten, höhere Wasserbaubeamte, Oberbürgermeister und Vertreter der an der Weser interessierten Schiffahrtsgesellschaften sowie mehrere Schiffsführer der Reedereien nahmen daran teil. Der Regierungsdampfer „Falke“ und das Motorboot „Losse“ trugen die Reisegesellschaft bis nach Hannov.-Münden.

Die Fuldastrecke, deren Umbau bevorsteht, ist seit 1895 in sieben Staustufen von je 2—3 m Höhe zerlegt, die heute veralteten Stauanlagen bestehen aus Nadelwehren mit Schleusenkammern für etwa 500-t-Schiffe, der Umbau wird die Gesamtstrecke in zwei Staustufen zerlegen, die mit je über 8 m Stau eine Energiegewinnung von rund 75 Millionen Kilowattstunden gewährleisten werden. Der Herstellungspreis wird hier auf zirka 0,90 bis 1 Mark für die Kilowattstunde berechnet. — Die obere der beiden Stauanlagen kommt bei dem Dorf Wahnhausen (unterhalb der Bahnstation Kragenhof), die untere auf dem Mündener Radwerder, nahe Bonnfort, zu liegen. Der Radwerder wird von einem Schiffahrtskanal durchschnitten. Die Schleusen werden für 1000-t-Schiffe ausgebaut, und ihre Verlängerung zur Schleppzugschleuse ist vorgesehen. Größere Landverluste treten bei dem tief eingeschnittenen Tale nicht ein, eine seeartige Erweiterung des Fuldalaufes erfolgt einzig bei Gut Kragenhof.

Von Hann.-Münden an wurde der von der Hamelner Oberweser-Personen-Dampfschiffahrtsgesellschaft (Fr. W. Meyer) gestellte Salondampfer „Kaiser Friedrich“ benutzt.

Während das Schiff durch das herrliche, leider noch viel zu wenig gekannte Oberwesertal glitt, gab Herr Oberbaurat Innecken einen Überblick über die Gesamtheit der Verbesserungen der Weser und schloß daran Mitteilungen über den geplanten Werra-Itz-Kanal, der die Weser mit dem Main (bei Bamberg) treffen soll. Geplant ist, daß er in 39 Staustufen die Höhe 294 m NW bei Meiningen erreicht, und daß dann eine „schiefe Ebene“ die Schiffe weitere 62 m bis zur Scheitelhaltung (356 m NW) hebt, worauf der Abstieg zum Main in sieben Stufen erfolgt. — Im Anschluß daran wurde dann noch kurz der beiden anderen Kanallinien zum Main gedacht und, eine Aussprache allgemeiner Natur schloß sich an.

Dem Städtchen Carlshafen an der Diemelmündung wurde ein kurzer Besuch abgestattet, — bei der Weiterfahrt sprach dann Herr Wasserbaudirektor Rogge-Hannover über die Kanalisierung der Weser und die damit in Verbindung stehenden Fragen.

Ausgehend von der Notlage der deutschen Ströme im Vorjahre, bei der die Weser mit einer durchschnittlichen Fahrtiefe von 85 cm noch der bestregulierte Strom gewesen, bezeichnete Redner als Ziel den Ausbau auf eine allgemeine Fahrtiefe von 2,50 m, so daß das 1000-t-Kanalschiff hindurchgeführt werden könne. Diese Fahrtiefe sei aber nur zu erreichen durch Zerlegung des Stromes in Staustufen von 4—5 m Gefälle, die zugleich zur Lieferung elektrischer Energie benutzt würden. Als Ergänzung, resp. Reserven für diese Kraftgewinnung seien jedoch Großkraftwerke zu schaffen, so wie sie z. Zt. für Hannover und Borken in Niederhessen geplant seien. Ferner sprach Vortragender nochmals über die Weser-Main-Verbindung, deren erste Voraussetzung die Weserkanalisation sei und berührte in diesem Zusammenhange nochmals den Umbau der Fuldastrecke. Weiter wurde eine Vorlage zur Neubeschaffung moderner Bagger und zur Anlage eines Schutz- und Liegehafens bei Carlshafen angekündigt. — Dann ging Herr Wasserbaudirektor Rogge noch ein auf die Verhältnisse des Mittellandkanals, der auch verstärkt und für das 1000-t-Schiff ausgebaut werden solle, auf die Leistungen der Eddertalsperre, die in diesem Jahre im Juni noch zirka 185 Millionen cbm hielt und auf die Diemeltalsperre, die im kommenden Jahre wohl in Wirksamkeit trete und auch mit der Stromlieferung beginne, — das Werrakraftwerk werde zirka 15 Millionen Kilowattstunden im Jahre bei einem Herstellungspreise von 80 Pf. liefern. Auch an diese interessanten und anregenden Darlegungen schloß sich eine Diskussion an.

In Höxter wurde dann die Fahrt des ersten Tages beendet.

Nachdem am anderen Morgen Vertreter des westfälischen Landes, namentlich auch der neue Oberpräsident, Herr Gronowski, an Bord gekommen, ging die Fahrt durch das vielgewundene Tal bis Hameln, nachdem vorher die schlechten Anlegeverhältnisse in Bodenwerder Anlaß zu einer kurzen örtlichen Besichtigung gewesen. In Hameln erfolgte ein kurzer Rundgang durch die Stadt, während der Dampfer Kohlen nahm und durchgeschleust wurde. Den Nachmittag durchfuhr das Schiff noch die kurhessische Grafschaft Schaumburg, die Porta Westfalica und legte in Minden i. W. für die zweite Nacht an.

Während der Fahrt am Vormittage sprach Herr Baurat Pigge-Hannover über den Ausbau der Oberweserstrecke, soweit schon darauf bezügliche Arbeiten vorliegen. Da zu einer einfachen Regulierung ohne Staustufen die durch Stauanlagen im Quellgebiete vorhandenen Wassermengen nicht ausreichen, so muß an die Kanalisierung des Stromlaufes herangetreten werden. Gedacht ist an fünf Stufen zwischen Hann.-Münden und Carlshafen, von dort bis Hameln an weitere acht. Ein Durchstich der großen Schleife bei Lüchtringen ist unbedingt erforderlich; ob auch der Gebirgszug zwischen Forst und Reileißen abgeschnitten resp. durchtunnelt werden kann, ist eine Frage der Rentabilität. Besondere Beachtung erfuhren die landwirtschaftlichen Verhältnisse des Ufergeländes; man hofft im allgemeinen mit verhältnismäßig geringen Veränderungen des Grundwasserstandes hier durchzukommen. Die Vorarbeiten nach dieser Richtung sind in Gemeinschaft mit den zuständigen Meliorationsbauämtern aufgestellt worden.

Am Nachmittage des zweiten Reisetages legte Herr Oberbürgermeister Becker-Minden eine Resolution vor, die ein-

stimmige Annahme fand und zugleich den bisherigen Verlauf der Verhandlungen zusammenfaßte. Sie lautete:

„Die Teilnehmer an der Weserstrombereisung vom 12.—15. Juni 1922 sind einmütig der Auffassung, daß der Ausbau der reindeutschen Wasserstraße der Weser zur Großschiffahrtsstraße, die Schaffung einer leistungsfähigen Wasserverbindung des deutschen Seehafens Bremen mit dem süddeutschen Wirtschaftsgebiet eine der dringendsten Wasserwirtschaftsaufgaben ist. Als ersten Schritt zu ihrer Lösung ist die sofortige Vollkanalisierung der Weser von Hann.-Münden bis Bremen zu fordern. Die Kanalisierung der Weser findet ihre natürliche Grundlage in der Gewinnung gewaltiger Kraftmengen, die geeignet sind, die für eine geordnete Elektrizitätsversorgung erforderlichen Dampfkraftwerke zu entlasten und wirtschaftlich zu gestalten.“

In den Vormittagsstunden des dritten Reisetages wurden dann die Anlagen des Mittellandkanales in Minden besucht. Zunächst wurde die Schachtschleuse besichtigt, die den Kanal mit der Weser verbindet. Ihre Länge beträgt 85 m, ihr Hub 14 m bei 4 m Drempeltiefe. Um den Inhalt von 13 000 cbm nicht bei jeder Durchschleusung nutzlos verrinnen zu lassen, ist ein System von 4×4 Sparkammern angeordnet, wodurch bei jeder Durchschleusung nur 30 Prozent des Gesamtinhaltes der Schleuse verloren gehen. Gerade wurde ein Schlepper und ein Schleppkahn gehoben, jeder Hub erfolgt in sieben Minuten. Die Sparkammern mit ihrer Maschinenanlage, das untere Hubtor und die elektrische Steuerung der Gesamtanlage wurden besichtigt und eingehend erläutert. Ein weiterer Besuch galt dem Pumpwerk, das mit fünf Pumpen 7½ cbm per Sekunde zu heben vermag, durchschnittlich ist der Bedarf aber nur 3½—4 cbm in der Sekunde. Das im Kanale im Frühling oder bei starken Regengüssen überschießende Wasser wird durch eine Turbine geleitet und erzeugt seinerseits auch wieder elektrische Kraft. Der für die Pumpen wie für die gesamte Schleusenbedienung erforderliche Strom wird in dem Weserkraftwerk Dörverden erzeugt und mit 46 000 Volt Spannung hergeleitet, durch zweimalige Umformung auf 6000 bezw. 200 Volt Spannung wird er dann zur Arbeit verwendbar gemacht. Auch die sämtlichen Anlagen der Reichswerft, die z. Zt. um eine Kesselschmiede, Maschinenbauanstalt usw. erweitert wird und dem Betriebe des Reichsschleppmonopols dient, werden mit Strom von Dörverden versorgt.

Die große Kanalbrücke über die Weser wurde dann besichtigt. Auf dem rechten Weserufer ist z. Zt. ein zweiter Abstieg im Bau, der mit zwei Schleusen versehen wird, — seine Ausfahrt liegt in der Mündung des alten Mindener Hafens.

Von dieser Stelle aus erfolgte die Weiterfahrt, die zunächst noch einmal durch die Besichtigung der Ziegelei von P. Schütte-Petershagen unterbrochen wurde. Der Besitzer des Werkes, das namentlich auf Lieferung der zum Wasserbau erforderlichen Ziegel eingestellt ist, leitete selbst seine Gäste und zeigte alle Anlagen in vollem Betriebe.

Bei der Weiterreise gab Herr Baurat Witte-Minden einen Überblick über den ferneren Ausbau der Weser von Minden abwärts. Hier sind bis Hemelingen im ganzen acht Staustufen geplant, von denen die bei Dörverden und Hemelingen schon bestehen, so daß nur noch sechs zu erstellen bleiben. Die Wehre sollen als Walzenwehre ausgebildet werden mit Fischtreppe und Eisfreilauf, die Schleusenkammern von je 350 m Länge sind für volle Schleppzüge zu vier Kähnen je 1000 t und Schleppdampfer gedacht. Die zu gewinnende Energie wird auf dieser Strecke auf rund 125 Millionen Kilowattstunden im Jahre berechnet, die Baukosten auf 36 Millionen Mark Friedenspreis.

Der Abend des dritten Tages führte in die alte Festungsstadt Nienburg, die mit ihren lindenbestandenen Wällen einen freundlichen Eindruck machte.

Unterhalb Hoya liegt das Kraftwerk Dörverden, das als gemischtes Werk außer der Kraft für die Mindener Anlagen auch die Funkenstation Eilvese mit Strom versorgt und überdies noch eine Reihe von Lieferungsverträgen mit den umliegenden Kreisen abgeschlossen hat. Zwei Siebentel der Gesamterzeugung wird durch Wasserkraft, fünf Siebentel durch Dampf erzeugt, — bei der Besichtigung kamen auch Beschwerden über die Strombelieferung zur Sprache, welche Mängel aber erst zu beheben sind, sobald die gesamte kanalisierte Stromstrecke noch zur Energiegewinnung herangezogen werden kann. Die Schleuse von Dörverden, die in einem Durchstiche liegt, gab ein gutes Bild von der Ausbildung aller der auf der unteren Weser projektierten Anlagen dieser Art.

Das Hemelinger Werk, das dicht oberhalb Bremens liegt und den rentabelsten Staatsbetrieb Bremens darstellt, ist eine musterhafte Einrichtung. Blitzend saubere Maschinenhallen geben ein Bild von dem ästhetischen Werte der Anwendung der „weißen Kohle“. Das Settlerwehr, das den Strom staut und vollkommen trocken lag, wurde für kurze Zeit gesenkt um die Wirkungsweise vorzuführen, — eingehend wurde dann noch die Anlage der Fischpässe und Aalleitern erörtert.

Ein besonders interessantes Intermezzo erfuhr die Reise noch zwischen Dörverden und Hemelingen. Hier hatten sich, nahe der Allermündung, zwei große Kähne festgefahren und quer in den Strom gelegt, nur eine ganz schmale Fahrrinne blieb auf dem linken Ufer, und der als Sachverständige an Bord anwesende älteste Kapitän der Meyerschen Reederei, Schünemann, brachte es tatsächlich fertig, das fast unmöglich Erscheinende möglich zu machen, das Schiff kam glücklich vorbei, — für alle Teilnehmer der Fahrt eine besonders lehrreiche Sonderdemonstration.

Den Abschluß fand die Weserstrombereisung in einer Besichtigung des Bremer Hafengebietes, wobei Herr Oberbaurat Plate-Bremen einen erläuternden Vortrag hielt, der sich namentlich mit der Baugeschichte der Bremer Häfen befaßte. Die Häfen Bremens, einst nur für Schiffe von 2 m Tiefgang benutzbar, wurden seit 1879 nach und nach zu ihrem heutigen Umfange und für Schiffe von 7 m Tiefgang ausgebaut.

Bei der Kaiserbrücke in Bremen wurde dann der Dampfer verlassen, ein gemütliches Beisammensein in den Jakobihallen hielt noch bis zum Abgange ihrer Züge die Teilnehmer der Fahrt zusammen.

Bruno Jacob.

Der Bau des Küstenkanals

Im Vorjahre beschloß der Reichstag den Ausbau des jetzigen Ems-Hunte-Kanals zunächst auf der Strecke Oldenburg—Kampe (29 km), und bewilligte für 1921 als Baurate 20 Millionen Mark; für 1922: 10 Millionen Mark. Dazu kommen als oldenburgisches Drittel: 15 Millionen Mark, sowie Enteignungen und Entschädigungen in Höhe von rund 30 Millionen Mark. Nach dem Wortlaut des Antrages genehmigte der Reichstag, daß die Brücken und Schleusen auf 1000-t-Schiffsmaße zu halten seien. Der Kanal selbst wird zunächst auf 600-t-Schiffsabmessungen ausgebaut. Der erweiterte Kanal folgt im allgemeinen dem Zuge des bestehenden Hunte-Ems-Kanals unter Abschwächung der jetzigen scharfen Knicke durch geläufige Kurven (1000 m Radius). Bei Kilometer 1,1 (von Oldenburg ab gerechnet) verläßt der Kanal das alte Bett und erreicht erst bei Kilometer 4,2 östlich der jetzigen Schleuse II, bei Hundsmühlen, die alte Kanallinie wieder. Nur durch diese Linienführung läßt sich eine für die Schiffahrt äußerst hinderliche scharfe Kurve bei der Cäcilienbrücke in Oldenburg vermeiden. Außerdem bietet die 1,5 km lange Strecke von Kilometer 1,1 ab die einzige Entwicklungsmöglichkeit für die Schleusenanlage mit ihren Vorhäfen. Von Kilometer 1,8 bis 4,2 liegt der neue Kanal durch Hebung seines Wasserspiegels um 1,70 m auf +5,00 N N etwa 1 m über Gelände. Nur auf dieser kurzen Strecke wird eine Bedeichung und Dichtung seines Bettes nötig. Der Ton wird aus dem Kanalabhub nahebei gewonnen.

Die einzige Schleuse — etwa bei Kilometer 1,8 — erhält bei 105 m nutzbarer Länge eine Breite von 12 m und eine Drempeltiefe von 3 m. Sie kann einen 80 m langen Kahn von 1000 t Tragfähigkeit nebst einem Schlepper aufnehmen. Das Obertor wird als eisernes Klapptor und das Untertor als eisernes Stemmtor ausgebildet.

Auf der weiteren Strecke (km 4,2—15,7 bei Langendamm) wird der Kanal zur Schonung der dicht anliegenden Kolonate und weil so die Erdarbeiten denkbar herabgesetzt werden, beiderseitig erweitert, bis Kampe, dem vorläufigen Endpunkt, einseitig.

Nach Ausführungen des Regierungsbaurats Popken, Vorstand des Wasserstraßenamts Oldenburg, liegt der Wasserspiegel des Kanals oberhalb der alten Schleuse II auf der ganzen Linie auf + 5,00 N N, d. i. annähernd die Höhe des Sand-Untergrundes der Hochmoore und stimmt im allgemeinen überein mit der Spiegelhöhe des jetzigen Kanals. Hierbei wird erreicht, daß, wie bisher, die benachbarten Flächen gut entwässern können. Unterhalb der Schleuse Oldenburg wechselt der Wasserspiegel mit Ebbe und Flut der unteren Hunte. Ein Vergleich zwischen den wasserführenden Querschnitten des jetzigen Hunte-Ems-Kanals, des 600-t- und des 1000-t-Kanals, ergibt folgende Zahlen:

F = 16,875 qm jetziger Hunte-Ems-Kanal
F = 66,25 qm 600-t-Kanal
F = 83,41 qm 1000-t-Kanal.

An Bauwerken sind vorgesehen:
bei km 0,790 eine elektr. Hub-Brücke mit einer lichten Weite von 27 m
desgl. bei km 0,89 eine elektrische Hub-Brücke mit einer lichten Weite von 45 m
bei km 1,772 die Schleusenbrücke
sechs Straßenbrücken zwischen km 3,65 und km 21,40 mit 40 m lichter Weite
eine feste eingleisige Eisenbahnbrücke bei Edewechterdamm (km 20,435)
eine Fußgängerbrücke bei km 24,165 (Langenmoor),
ferner die Schleuse Oldenburg (Abmessungen angegeben) als

einzige neue Schleuse. Sie vermittelt den Abstieg vom Kanal in das Ebbe- und Flutgebiet der unteren Hunte. Damit fallen die drei hölzernen Schleusen im Kanal-Zug weg.

Sodann der Vehne-Düker als eiserner, langgestreckter Rohrdüker nebst Einlaß-Bauwerk.

Sperrtore sind nicht vorgesehen, da Dammbrüche nicht zu befürchten sind, schon deshalb nicht, weil die Dämme wegen der beiderseitig angeordneten Fahrwege entsprechend breit gehalten sind.

Wendeplätze sind alle 5 km vorgesehen. Sie werden in Dreiecksform hergestellt, so daß sie zugleich als Schiffsliegeplätze ausgenutzt werden können.

Die Böschungen werden in Wasserspiegelhöhe mit Heideglaggen eingefaßt in einer Neigung von 1:1. Sie haben sich bei den Kammwänden der jetzigen Kanalschleusen infolge ihrer langen Haltbarkeit gut bewährt.

Die Einfassung mit Bäumen wird durchgeführt. Außer den vorgeschriebenen 2 m breiten Treidelwegen 1,50 m über Wasserspiegel werden 6 m breite Kanalwege hergestellt.

Starkstromleitungen sind auf der Nordseite des Kanals angeordnet (von km 8,5 bis nach Endpunkt Kampe), und zwar durchweg auf Grunderwerbsgrenze. Postleitungen auf der Südseite, zugleich mit der vom Wasserstraßenamt benutzten Telephonleitung.

Bodenuntersuchungen haben das schon angegebene Resultat gehabt, daß der Sanduntergrund bis nach Kampe mit dem Kanalspiegel durchweg in einer Höhe liegt, also auf + 5,00 N N beginnt. Das Hochmoor setzt sich nach dem Kanal zu infolge Entziehung des Wassers stark ab,*) verdichtet sich immer mehr. Die fortzuschaffenden Erdmassen (und Kosten) werden damit geringer. Die Schleusen-Baugrube, die auf etwa — 6,00 N N zu liegen kommt, reicht noch einige Meter tiefer als das Hunte-Alluvium und dringt noch ins Diluvium ein, das zum Teil aus ganz steifem, schwärzlichem Ton besteht. Man hofft ohne teure Pfahlgrundung auszukommen. Sonst sind Schwierigkeiten in der Fundierung der Bauwerke auf der ganzen Kanalstrecke nicht zu erwarten.

*) Seit Bestehen des Kanales um 6 m, sodaß die Kanalsohle dreimal um rund je 2 m mitgesenkt werden mußte.

Durchlässe sollen aus Eichenholz eingebaut werden. Es kommen solche zahlreich wegen der vielen Auffahrten zu den Kolonaten in Betracht. Einige größere Durchlässe aus Zementwehren werden mit dem sehr empfohlenen Inertol bestrichen. Beton-Düker werden nicht eingebaut. Die größeren Bauwerke — und zwar die Widerlager der großen Kanalbrücken und die Schleuse Oldenburg — werden, da aus Stampfbeton herzustellen, mit Klinkermauerwerk umgeben, um einen ganz sicheren Schutz gegen die Moorsäure zu erhalten.

Mit den Erdarbeiten wurde, abgesehen von den immer fortlaufenden Abtorfungsarbeiten, schon im Winter 1920/21 begonnen. An der Südseite des Kanals wurden etwa 300 cbm Bunkerde nach rückwärts auf das Hochmoor geschafft und hierdurch etwa 150 000 cbm Rohtorfmasse freigelegt, die von den Torfwerken laut Vertrag unentgeltlich fortgeschafft wurde. Der Fortschaffungspreis blieb weit unter dem Anschlag. Auch an der Nordseite wurden 15 000 cbm Bunkerde beseitigt. Ein rascheres Vorgehen ist nicht zweckmäßig, da sonst das Reich verpflichtet wäre, die Anlieger für die ihnen entgangene Nutzung zu entschädigen. Auch müßte der Staat bei Übernahme der Beseitigung jener Torfmassen, für die ihm ein Lagerfeld nicht zur Verfügung stünde, ganz bedeutende Summen aufwenden.

Der Schwerpunkt der Arbeiten liegt in der Nähe von Oldenburg (Schleuse, Kanalverlegung); hier ist der südliche Kanaldamm (ab km 4,2) fertiggestellt. Das Baugelände (vorzugsweise Rieselwiesen) ist trockengelegt. Die Erdarbeiten für den gesamten Durchstich von der Brücke bei km 0,0 bis zur Einmündung (km 4,2) waren ausgeschrieben und einem Großunternehmer zugedacht. Es handelt sich um Bewegungen von 250 000 Kubikmeter Bodenmassen, die das Heranschaffen von Großgerät lohnen. Ein Zuschlag hat noch nicht erteilt werden können. Neuausschreibung mußte erfolgen. Sonst wird nur mit Kleingerät am Kanal gearbeitet, da der gesamte Schiffahrtsbetrieb ununterbrochen trotz der Bauarbeiten durchgeführt werden muß. Er ruht fast das ganze Jahr nicht.

Zwei große Straßenbrücken sind vergeben und werden noch in diesem Jahre an Ort und Stelle montiert. Sie werden als eiserne Brücken von 41,5 m Stützweite in einfachster Konstruktion ausgeführt, um ein späteres Heben zu gewährleisten. Mit den Werkstattarbeiten ist begonnen.

Die gesamten Arbeiten sollen programmgemäß binnen vier Jahren ausgeführt sein.

Der Speditionskursus 1922, veranstaltet vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln

Von Privatdozent Dr. Ernst Esch, Köln.

Der vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln vom 3.—15. Juli 1922 veranstaltete Lehrgang für Spedition ist zu Ende. Es war der erste seiner Art, ohne Vorbild. Mit Berechtigung muß daher die Frage gestellt werden: Ist der erste Versuch gelungen, sollen dem Anfang Fortsetzungen folgen? Die Frage darf mit „Ja" beantwortet werden. Der erste Speditionslehrgang war trotz einiger unvermeidlicher Kinderkrankheiten ein voller Erfolg.

Die Hörerzahl betrug 140, davon hatten 110 den ganzen Lehrgang belegt, 30 besuchten Einzelvorlesungen. Die Zahl muß in ihrer Höhe überraschen. Man hatte immer davon gesprochen, daß im Speditionsgewerbe das Bedürfnis nach wissenschaftlicher Ausbildung nicht vorhanden sei. Vor allem die alten Spediteure, die in und mit ihren Betrieben groß geworden waren, sahen etwas geringschätzig auf die Theoretiker, die Praxis erschien ihnen als das allein Ausschlaggebende. Der Speditionskursus hat bewiesen, daß dem nicht so ist, daß auch im Speditionsgewerbe ein lebhafter Drang nach theoretischer Vertiefung des in der Praxis Erlernten vorhanden ist, daß auch das Speditionsgewerbe in die Reihe der Wirtschaftszweige treten will, die sich in der Erforschung ihrer Grundprobleme gleichberechtigt neben die alten Wissenszweige gestellt haben. Wenn diese Gedanken durch den Lehrgang gefestigt worden sind, so würde dies schon allein die Veranstaltung lohnen. Erfreulich ist, daß nicht nur mehrere Kursteilnehmer den Entschluß gefaßt haben, demnächst zu Studienzwecken die Kölner Universität und das Institut für Verkehrswissenschaft zu beziehen, sondern daß auch andere Teilnehmer erklärten, ihren Kollegen im Reich anzuraten, ihre Söhne nach Köln zu schicken.

18 Teilnehmer kamen aus dem Auslande, und zwar 9 aus der Tschechoslowakei, 4 aus Deutsch-Oesterreich, je 1 aus Schweden, Jugoslavien, Italien, Schweiz und Luxemburg. Von deutschen Firmen waren Vertreter erschienen u. a. aus: Aachen, Berlin, Beuel, Bielefeld, Bingen, Bremen, Breslau, Coburg, Crefeld, Cronenberg, Dieringhausen, Dillingen, Dresden, Düsseldorf, Elberfeld, Essen, Fürth, Gelsenkirchen, Görlitz, Hagen, Hamburg, Hanau, Hannover, Hof, Immenstadt, Köln, Langendreer, Leipzig, Magdeburg, Mainz, Mannheim, Marienwerder, Mülhausen i. Th., München-Gladbach, Nürnberg, Oppeln, Pirmasens, Ratibor, Regensburg, Remscheid, Saarbrücken, Stettin, Stuttgart, Troppau, Vohwinkel, Volmerstein, Zwickau. Die Vorbildung und berufliche Stellung der Teilnehmer war eine sehr verschiedene, jüngere Angestellte saßen neben dem gereiften Geschäftsinhaber, große und kleine Betriebe fanden sich einträchtig zusammen. Mehrere Eisenbahnbeamte, höhere und mittlere, waren seitens des Reichsverkehrsministeriums und einzelner Eisenbahndirektionen entsandt worden, ein Zeichen für den anzuerkennenden Willen der Eisenbahnverwaltung, nicht nur die Arbeiten des Instituts zu unterstützen, sondern auch die Verbindung mit dem Speditionsgewerbe praktisch aufzunehmen.

Die verschiedenartige Vorbildung und Stellung der Kursteilnehmer hat aber auch ein Bedenken ausgelöst. Die Redner wußten vielfach nicht, auf welche Vorkenntnisse sie ihre Vorträge einzustellen hatten, sie mußten damit rechnen, dem einen etwas Wissensnotwendiges, gleichzeitig aber dem andern etwas Bekanntes mitzuteilen. Diesem Mangel soll in Zukunft dadurch abgeholfen werden, daß für die Teilnehmer eine gewisse Vorbildung verlangt wird, sodann durch stärkere Betonung der freien Aussprache, in der das in den Vorträgen Gehörte vertieft und erweitert, insbesondere auf wichtige Einzelfragen ausgedehnt werden kann.

Der Aufbau des Lehrganges ist aus den früheren Veröffentlichungen bekannt. Es war Wert darauf gelegt worden, nicht nur das Fachgebiet der Spedition in volkswirtschaftlicher, betriebswirtschaftlicher und juristischer Beziehung darzustellen, sondern auch die Grenzgebiete, die Beziehungen zur Eisenbahn, zur Schiffahrt, zum Nachrichtenverkehr und zur Weltwirtschaft zu berühren. Besichtigungen in Verkehrsbetrieben ergänzten das Gehörte. Besichtigt wurden die Rhein- und See-Speditionsgesellschaft, die Alltrans-Aktien-Gesellschaft, der Kölner Hafen, der Duisburg-Ruhrorter Hafen und die Motorenfabrik Deutz. Mehrere gesellige Zusammenkünfte gaben den Teilnehmern Gelegenheit, persönliche und geschäftliche Beziehungen anzuknüpfen.

Einem allgemein geäußerten Wunsche folgend wird das Institut die gehaltenen Vorträge in einer Sammlung veröffentlichen.

Das Institut wird bestrebt sein, die Erfahrungen des ersten Speditionslehrganges für die folgenden nutzbringend zu verwenden, im kommenden Winter bereits in den vorgesehenen Lehrgängen für Binnenschiffahrt und für Eisenbahnwesen. Des weiteren wird das Institut Anregungen folgen, auch an anderen Plätzen des Reiches Lehrgänge abzuhalten. Es hofft, damit dem deutschen Wirtschaftsleben einen Dienst zu erweisen.

Technische Mitteilungen

Neues über Drehflügelschrauben und Wendegetriebe.

Von Ingenieur Bruno Müller, Kiel.

I

Die Kenntnisse über die Wirkungsweise der Schiffsschraube beruhen teils auf theoretischer Grundlage und teils auf praktischen Erfahrungen. Die Forschungen der letzten Jahre haben qualitativ die Vorgänge im Schraubenpropeller mit ziemlicher Sicherheit erkennen lassen, zugleich aber auch erwiesen, daß diese Vorgänge so außerordentlich kompliziert sind, daß die quantitative Berechnung, welche die Konstruktion ermöglicht, auf rein theoretischem Wege nicht erreicht werden kann. Es ist vielmehr ein außerordentlich umfangreiches Erfahrungsmaterial, das sowohl aus Fahrtergebnissen als auch aus Modellversuchen gewonnen werden muß, notwendig, um die nötigen Unterlagen zu schaffen, und diese sind auf streng wissenschaftlicher Grundlage in systematischer Weise durchzuarbeiten, wenn man Fortschritte erzielen und eine genügende Sicherheit erlangen will. Nur so gelangt man in jedem Falle, ohne kostspielige Versuche mit mehreren Schrauben, zu dem günstigsten Resultate.

Den meisten Werften stehen weder die Erfahrungen in diesem großen Umfange zur Verfügung, noch ist es ihnen möglich, ihre Arbeiter und Angestellten dauernd nur mit dem Propellerproblem zu beschäftigen, um völlig in dasselbe eindringen zu können. Dies sind die Vorbedingungen, die der Spezialfabrik, wenn sie auf eine langjährige Erfahrung zurückblicken kann, eine Sicherheit in der Konstruktion geben, die von keinem Werke auf anderem Wege erreicht werden kann.

Für den Propeller- und Wendegetriebebau haben wir in Deutschland etwa vier Spezialfabriken, von denen jede wiederum eine ganz besondere Konstruktion liefert. Die vor dem Krieg üblichen Typen werden heute nicht mehr gebaut, sondern es mußte die laufende Fabrikation den heutigen Produktionsverhältnissen entsprechend eingeschränkt werden, so daß wir heute zum Teil ganz andere Ausführungsformen haben als wie vor dem Kriege. Aus diesem Grunde dürfte es angebracht erscheinen, näher auf die einzelnen Systeme einzugehen.

Man unterscheidet Umsteueranlagen und Wendegetriebe. Die Vorteile der Umsteueranlagen gegenüber den Wendegetrieben bestehen in erster Linie in der Veränderung der Propellersteigung, die jederzeit so eingestellt werden kann, wie es die jeweiligen, oft stark wechselnden Geschwindigkeitsverhältnisse erfordern, um einen günstigen Propellerwirkungsgrad und wirtschaftliches Arbeiten des Motors zu erzielen. Hier werden also die Flügel während der Fahrt und während des Arbeitens der Schraube durch eine geeignete Vorrichtung vom Maschinenraum oder vom Steuerhaus aus verstellt. Man unterscheidet die Hauptstellungen:

„Vorwärtsfahrt", „Stopp", „Rückwärtsfahrt" und „Segelstellung". Innerhalb der Grenzen von „Vorwärts" und „Rückwärts" läßt sich die Steigung beliebig und jederzeit verändern. Die „Segelstellung" wird hauptsächlich bei Segelfahrzeugen mit Hilfsmotor gebraucht. Es stehen hierbei die Flügel so, daß sie bei Fahrt mit Segeln und bei abgestelltem Motor der Schiffsbewegung keinen Widerstand entgegensetzen. Die Vorteile der Umsteueranlagen gegenüber den Wendegetrieben machen erstere deshalb ganz besonders für die Verwendung bei Fischereifahrzeugen und Schleppern geeignet. Aber auch für andere Fahrzeuge ist der Einbau von Umsteuerpropelleranlagen sehr vorteilhaft, weil sie infolge der veränderbaren Propellersteigung dem Fahrzeug große Manövrierfähigkeit geben und wegen ihrer einfachen Bauweise eine Umsteuervorrichtung von größter Betriebssicherheit darstellen.

Bei der Zeise-Konstruktion (Th. Zeise, Altona) sind zu Störungen Anlaß gebende, starkem Verschleiß unterworfene und lästige Geräusche verursachende Zahnräder, die das ganze Drehmoment des Motors aufzunehmen haben, nicht vorhanden. Hier ist der Motor in allen Fällen, auch bei den Anlagen mit mechanischer Betätigung der Umsteuerung, evtl. unter Einschaltung einer Reibungskupplung, mit der Wellenleitung direkt verbunden. Bei allen auszuführenden Manövern laufen Motor und die gesamte Wellenleitung stets in derselben Drehrichtung weiter, so daß die die Betriebssicherheit leicht gefährdenden plötzlichen Massenverzögerungen bis auf Null und Massenbeschleunigungen in entgegengesetzter Drehrichtung gänzlich entfallen. Eine Reibungskupplung zwischen Motor und Wellenleitung ist mit Rücksicht auf die Umsteueranlage entbehrlich, weil der Stillstand des Schiffes durch Einstellen der Propellerflügel auf die Stoppmarke erreicht wird, so daß die Wellenleitung weiter mit dem Motor umlaufen kann. Voraussetzung für das Fehlen einer Reibungskupplung ist, daß sich der Motor mit der Wellenleitung zugleich in Betrieb setzen läßt. Bei allen größeren Motoren wird darin keine Schwierigkeit liegen, weil das Anlassen mittels Preßluft erfolgt. Das Abspringen der Maschine wird dadurch sehr erleichtert, daß die Flügel vorher auf „Stopp" gedreht werden können, somit nur der Reibungswiderstand und die Massenträgheit der Wellenleitung zu überwinden sind. In solchen Fällen, wo die Wellenleitung mit Rücksicht auf den Motor abgetrennt werden soll, oder wenn das Fahrzeug längere Zeit mit laufendem Motor stilliegen muß, ist eine Reibungskupplung vorzusehen.

Nachstehend seien kurz die verschiedenen Ausführungsformen der Zeise-Umsteueranlagen genannt, wie sie heute hergestellt werden.

1. Ausführungsformen Größe H 30—H 50.

Ausführung I. Es ist dies eine normale Umsteueranlage, bestehend aus Propeller, Stevenrohr, Propellerhohlwelle, Druckwelle, gekuppelter Steuerstange, Schalenkupplung mit eingebauter Steuerstangenkupplung, Propellerdrucklager mit Traglager, Umsteuervorrichtung und Umsteuerbock.

Ausführung II. Für Boote mit Wellenbock. Die Propellerwelle ist am Propeller in einem Wellenbock gelagert. Das Stevenrohr reicht nur bis zum Austritt der Welle aus dem Schiff.

Ausführung III. Mit Lager für das Steuerrad.

Ausführung IV. Mit Bock an Deck.

Ausführung V. Mit aufgesetztem Kupplungsflansch.

Ausführung VI. Mit Doppelkegelreibungskupplung.

2. Ausführungsformen Größe H 55—H 105.

Ausführung VII. Mit normaler Umsteuerpropelleranlage.

Ausführung VIII. und IX. Mit besonderer Bockausführung.

Ausführung X. Mit angeschmiedetem oder aufgesetztem Kupplungsflansch.

Ausführung XI. Mit Öldichtung.

Ausführung XIII. Mit offener Flanschenkupplung.

Ausführung XIV. Mit Doppelkegelreibungskupplung.

Weiter werden noch Anlagen für sehr große Leistungen gebaut und zwar bis zu 1000 PS, die für solche Schiffe zu verwenden sind, deren Motoren 150—600 Umdrehungen in der Minute machen. Die Umsteuerung erfolgt hier durch Einschalten je einer Reibungskupplung für Vor- und Rückwärtsfahrt.

Die heutigen Ausführungsformen anderer Spezialfirmen sollen in einem weiteren Artikel behandelt werden.

II.

Die fortschreitende Entwicklung des Bootsmotors stellte auch an die „Meißner-Umsteuer-Propelleranlagen" neue Anforderungen hinsichtlich Größe der zu übertragenden Leistung, Betriebssicherheit und Lebensdauer, unter Wahrung größtmöglicher Einfachheit der Ausführung. Unter Zugrundelegung dieser Gesichtspunkte sind in der letzten Zeit bei Wetzel und Freytag, den Nachfolgern von Meißner-Burchard, Hamburg, eine Anzahl Neukonstruktionen entstanden, die ebenfalls hier kurz besprochen werden sollen.

Das Drucklager, in seiner früheren Ausführung als Kammlager gebaut, hatte sich nicht in allen Fällen für Bootsmotoren gut bewährt. Für die Meißner-Anlagen werden daher neuerdings nur noch Einring-Drucklager mit automatischer Schmierung oder Kugeldrucklager verwendet. Bei Drucklagern für größere Leistungen legt sich der Druckring gegen Drucksegmente, deren Kippkante das Vorhandensein einer Ölschicht zwischen Ring und Segment gestattet. Es findet hier also keine Metallberührung statt, und das Lager kann einen entsprechenden größeren Schub aufnehmen.

Das Verschiebungs-Drucklager, welches die zum Verstellen der Propellerflügel erforderliche Kraft auf die in der Hohlwelle gelagerte Zugstange überträgt, wird bei Handumsteuerung für schnellaufende Motoren als Kugeldrucklager ausgeführt.

Für die Propellernabe kommt ein Typ zur Ausführung, bei dessen Konstruktion der Erfahrung vieler Jahre Rechnung getragen wurde. In erster Linie ist danach hingestrebt worden, der Nabe neben leichter Umsteuerbarkeit eine möglichst lange Lebensdauer zu sichern. Erreicht wurde dies durch entsprechende Dimensionierung und Lagerung derjenigen Teile, die einer erhöhten Abnutzung unterliegen, sowie durch zweckmäßige Formgebung des Nabenkörpers und die Art seiner Befestigung auf der Schraubenwelle, die in gleicher Weise wie bei festen Propellern vorgenommen wird.

Bei großen Motorleistungen wird die Schraubenwelle durch die ganze Länge der Nabe hindurchgeführt, die Wellenmutter befindet sich hier nicht mehr in der Nabe, sondern hinter derselben. Diese Befestigungsart bietet auch für die größten Anlagen dem Propeller die nötige Stabilität.

Die Schmierung der Nabenteile und Flügellager wird erreicht durch Auffüllung der Hohlräume mit konsistentem Fett. Dieser Vorgang, der bei der Montage zu erfolgen hat, gewährleistet auf Jahre hinaus die geringste Abnutzung der gleitenden Teile und verhindert gleichzeitig das Eindringen von Sand oder Schlamm in die Nabe. Für größere Schraubenanlagen kann die Nabe auch vom Schiffsinneren aus durch die Hohlwelle mittels einer Schmierpresse geschmiert werden.

Eine weitere Neuerung ist die Verlegung der Stopfbuchse aus der Nabe in den Teil der Schraubenwelle, der durch eine Kupplung mit der Druckwelle verbunden ist. Durch Entfernung der Kupplung ist man in der Lage, die Stopfbuchse zu überholen und sie gegebenenfalls neu zu verpacken.

Es wäre noch kurz die Wirkungsweise der Kraftumsteuerung Mod. C zu erläutern, die den jüngsten Typ

dieser Umsteuerungsart bildet, bis jetzt in den Größen C 2—C 8 hergestellt worden ist und eine große Verbreitung im Inlande sowohl als auch im Auslande gefunden hat.

Der Umsteuermechanismus besteht aus zwei auf der Schrauben- bzw. Druckwelle befindlichen mittels Flachgewinde ineinandergreifenden Spindelhülsen. Eine der Spindelhülsen ist durch zwei Räderpaare, die sich in der Zähnezahl unterscheiden, mit einem Vorgelege verbunden. Beim Nichtumsteuern, also im normalen Betrieb, drehen sich die Spindelhülsen mit der gleichen Drehzahl der Motorwelle. Das Umsteuern geschieht durch Einschalten des einen oder anderen Räderpaares; dadurch erhöht oder erniedrigt sich die Drehzahl der einen Spindelhülse, wodurch sich die beiden Spindelhülsen ineinander- oder auseinanderschrauben, was die achsiale Verschiebung der mit einer der beiden Spindelhülsen verbundenen Schubstange bewirkt. In den äußersten Stellungen „Vorwärts" und „Rückwärts" geschieht ein automatisches Ausschalten.

Die ganze Schubkraft, die gebraucht wird, mittels der Schubstange die Propellerflügel umzustellen, sowie sämtliche Kräfte, die von außen durch die Flügel auf die Schubstange wirken, werden durch die beiden Spindelhülsen auf die Druckwelle und das Drucklager übertragen, wodurch das kostspielige Verschiebungsdrucklager vermieden wird. Nur während der ganz kurzen Zeit des Umsteuerns, bei welchem sich die Spindelhülsen gegeneinander verdrehen, findet Reibung statt; Abnutzung und Heißlaufen ist daher ausgeschlossen. Das gleiche gilt für das Rädervorgelege, welches nur während Sekunden eine ganz geringe Kraft, ca. 4—6 PS., übertragen muß.

Das ganze Getriebe ist in einem gußeisernen öldichten Gehäuse eingeschlossen, welches sich mit dem Drucklager und dem Führungslager auf einer gemeinschaftlichen Grundplatte befindet. Diese massive feststehende Konstruktion bildet eine tadellose Verankerung des Drucklagers und eine solide Übertragung der Schubkräfte auf das Fahrzeug.

Diese soeben beschriebenen Verbesserungen werden es ermöglichen, auch bei gesteigerten Ansprüchen dem „Meißner-Propeller" den guten Ruf zu erhalten, den er sich auf Grund seiner beinahe dreißigjährigen Brauchbarkeit erworben hat.

III

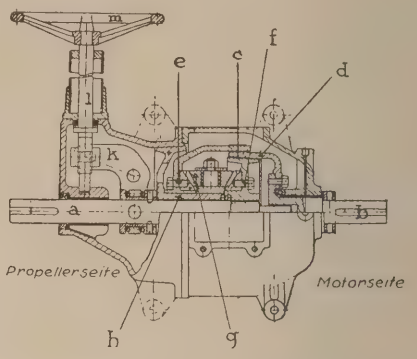
Das von der Firma Heinrich Gerken in Hamburg-Wandsbeck unter dem Namen „Muhr"-Getriebe herausgebrachte Bootswendegetriebe, ist keine Neukonstruktion, sondern eine verbesserte Ausführung des seit Jahren schon gebauten Doppel-Konus-Getriebes, welches infolge seiner besonderen Konstruktion gute Arbeitsweise und Haltbarkeit verbürgt und wohl von den meisten führenden Motorenwerken verwendet wird.

Bei der Konstruktion des „Muhr"-Getriebes ging man davon aus, den Propellerdruck zum Halten der Konuskupplung auszunutzen. Während bei manchen Getrieben bei wachsender Tourenzahl und Belastung ein Gleiten der Konusse eintritt, halten diese im vorliegenden Falle immer fester; trotzdem wirkt diese Kupplung nicht etwa ruckweise, sondern läuft sanft an, sowohl vorwärts als auch rückwärts.

Vor allen Expansionskupplungen hat die „Muhr"-Kupplung den Vorzug der Einfachheit und längeren Lebensdauer; jegliches Nachstellen fällt weg, da die Saug- resp. Druckkraft des Propellers das Festhalten bewirkt.

Das Getriebe ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd gebaut. Es hat starke Dimensionierung und ist im Betriebe deshalb ein äußerst sicheres Maschinen-Element für Bootsmotoren.

Drehflügelschrauben



Der Arbeitsvorgang ist folgender (siehe Abbildung):

Vorwärts: Der Antrieb der Welle b erfolgt durch den Motor; dieselbe ist mit der Konushülse d fest verbunden. Durch Rechtsdrehen des Handrades m wirkt die Spindel l durch den Hebel k auf die Welle a; diese drückt den Konus c in die Hülse d, wodurch die Wellen a und b verbunden sind.

Leerlauf: Beide Kupplungen sind ausgeschaltet.

Rückwärts (siehe Abbildung): Der Rückwärtskonus h wird durch das Gehäuse gehalten. Gleichfalls wird durch diesen Konus das Kreuzgelenk, um welches sich das Zwischenrad g dreht, fixiert. Die beiden großen Kegelräder e und f werden dadurch in entgegengesetzte Drehrichtung gebracht; das Rad f treibt wiederum den Konus c mit der Welle an, dadurch wird der Propeller rückwärts gedreht.

Leistungstabelle des „Muhr"-Getriebes:

Touren	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200
Nr. 1. PS.	10	10	10	12	12	14	15	16	16	16	16
Nr. 2. PS.	16	18	20	22	26	28	30	32	32	34	34
Nr. 3. PS.	18	24	30	38	44	50	58	66	72	72	72
Nr. 3a. PS.	22	30	38	48	56	64	72	78	78	78	78
Nr. 4. PS.	30	44	60	74	90	105	120	135	—	—	—
Nr. 4a. PS.	38	54	70	88	110	125	140	155	—	—	—
Nr. 5. PS.	86	124	160	200	237	274	312	—	—	—	—
Nr. 5a. PS.	110	150	188	226	265	304	343	—	—	—	—

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Der Frachtbrief im deutschen und internationalen Eisenbahnfrachtrecht.

Für die Beurteilung der Rechtsnatur von Frachtbrief und Frachtbriefduplikat kommen als maßgebende Bestimmungen sowohl diejenigen des Handelsgesetzbuches (§§ 453 ff. HGB.), wie auch diejenigen der Eisenbahnverkehrsordnung in Betracht. Während nun aber das HGB. über den Abschluß und die Form des deutschen Eisenbahnfrachtvertrages keine Vorschriften gibt, regelt die EVO. sowohl Abschluß wie auch Form desselben in erschöpfender Weise in seinem § 61. Aus der Bestimmung des § 471 HGB. ergibt sich nun einmal, daß diese Vorschrift des § 61 EVO. vollkommene Wirksamkeit hat, weil eben Abschluß und Form des Eisenbahnfrachtvertrages von dem HGB. nicht geregelt sind, ferner, daß Vereinbarungen der Kontrahenten des Eisenbahnfrachtvertrages, die mit dieser Bestimmung der EVO. in Widerspruch stehen, nichtig sind.

Nach der Bestimmung des § 61 EVO. ist der Frachtvertrag abgeschlossen, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme ist in dem Frachtbrief der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufzudrücken; dem Sinne nach übereinstimmend lautet der Artikel 8 Absatz 1 des Berner Internationalen Übereinkommens, sodaß also in dieser Hinsicht zwischen dem deutschen und internationalen Eisenbahnfrachtvertrag keine Verschiedenheiten bestehen. Im Gegensatz zu dem gewöhnlichen Landfrachtvertrag genügt also zum Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrages nicht die formlose mündliche Vereinbarung zwischen den Kontrahenten, vielmehr ist die Rechtswirksamkeit des letzteren an die Erfüllung genau bestimmter Formen geknüpft, nämlich Übergabe des Gutes seitens des Absenders und Annahme desselben durch die Abfertigungsstelle einerseits, Ausstellung und Übergabe des Frachtbriefes seitens des Absenders an die Abfertigungsstelle und Annahme des Frachtbriefes seitens des Absenders an die Abfertigungsstelle und Annahme des Frachtbriefes seitens letzterer. Erst mit der Erfüllung dieser sämtlichen Voraussetzungen tritt die Perfektion des Frachtvertrages ein, vorher ist ein Eisenbahnfrachtvertrag im Rechtssinne nicht vorhanden.

Als Zeichen der Annahme soll gemäß § 61 Abs. 1 EVO. der von der Abfertigungsstelle auf den Frachtbrief gedrückte Tagesstempel gelten, was zur Folge hat, daß prozessual durch einen derartig abgestempelten Frachtbrief von dem Absender der Beweis der Übergabe und Annahme von Gut und Frachtbrief an die Abfertigungsstelle erbracht wird; der Gegenbeweis der Fälschung des Stempels seitens der Eisenbahn ist zulässig (ferner der von der Eisenbahn zu führende Gegenbeweis, daß nicht eine Annahme zur Beförderung, sondern nur eine Annahme zur vorläufigen Einlagerung des Gutes (§ 64 EVO.) erfolgt ist. — RG. Bd. 22, S. 162). Gemäß Absatz 3 des § 64 EVO. dient ferner der abgestempelte Frachtbrief als Beweis für den Frachtvertrag. Man könnte nun aus den Worten dieser Bestimmung, daß „der abgestempelte Frachtbrief" als Beweis für den Frachtvertrag dient, folgern, daß der nicht abgestempelte Frachtbrief, der aber mit dem Gut von der Abfertigungsstelle zur Beförderung angenommen worden ist, nicht als Beweis für den Frachtvertrag dienen kann. Bei der Prüfung der Richtigkeit dieser Folgerung ist davon auszugehen, daß der abgestempelte Frachtbrief den Beweis für das Zustandekommen des Frachtvertrages in schlüssiger Weise liefert, so daß also jeder Kontrahent bei Vorliegen eines solchen Frachtbriefes des Beweises für das Vorliegen eines gültigen Eisenbahnfrachtvertrages enthoben ist; der Gegenbeweis, daß also ein Frachtvertrag nicht vorliegt, liegt demjenigen Kon-

trahenten im Prozeß ob, der das behauptet. Daran kann nun zu Ungunsten des Absenders bei Vorliegen eines nicht abgestempelten Frachtbriefes um deswillen nichts geändert werden, weil die Abstempelung ja von seinem Willen ganz unabhängig und allein eine Handlung ist, die von dem Willen des abfertigenden Beamten der Eisenbahn abhängig ist. Daraus ergibt sich mit Notwendigkeit, daß auch der nicht gestempelte Frachtbrief für den Absender, der sich zum Beweise des Frachtvertrages auf diesem im Prozeß beruft, vollen Beweis für den Abschluß des Frachtvertrages erbringt, und der Gegenbeweis auch hier im Bestreitungsfalle von der Eisenbahn zu führen ist; eine Umkehrung der Beweislast zu Ungunsten des Absenders findet also bei dem nicht gestempelten Frachtbrief nicht statt. Anders liegt die Sache hingegen, wenn die Eisenbahn sich zum Beweise des Frachtvertrages auf den nicht gestempelten Frachtbrief beruft, und der Absender das Zustandekommen des Frachtvertrages bestreitet. In diesem Falle liegt der Beweis für das Zustandekommen des Frachtvertrages der Eisenbahn ob, den sie dann aber nicht allein durch den nicht abgestempelten Frachtbrief führen kann, weil eben die Tatsache der Nichtabstempelung insofern zu ihren Ungunsten spricht, als eben die Abstempelung ausschließlich von ihrem eigenen Willen (bzw. dem ihres Beamten) abhängig ist; der nicht abgestempelte Frachtbrief kann also in diesem Falle von der Eisenbahn nicht zum Beweise des Zustandekommens des Frachtvertrages verwendet werden, da sowohl der Absatz 1 wie auch der Absatz 3 des § 61 EVO. ihr hier entgegen steht. Sie hat in diesem Falle den ihr obliegenden Beweis für einen rechtswirksamen Abschluß des Frachtvertrages in der von der Zivilprozeßordnung bestimmten Weise durch die hier sonst vorgesehenen Beweismittel — also durch Zeugen oder durch Eideszuschiebung — zu erbringen, weil eine formgerechte Urkunde im Sinne der ZPO. (zufolge Fehlens des Stempels) nicht vorliegt. Die oben angegebene Folgerung ist also insoweit richtig, daß die Eisenbahn sich auf den nicht abgestempelten Frachtbrief nicht zum Beweise für das Zustandekommen des Frachtvertrages bei Bestreiten des Gegners in dieser Hinsicht berufen kann, sondern sich anderer Beweismittel zu bedienen hat; unrichtig ist dagegen diese Folgerung dahingehend, daß auch der Absender zum Beweise des Frachtvertragsabschlusses sich nicht auf den ungestempelten Frachtbrief berufen könne, vielmehr erbringt auch ein solcher Frachtbrief zu seinen Gunsten ohne weiteres den Beweis für den formgerechten Vertragsabschluß deshalb, weil die Abstempelung des Frachtbriefes nicht nur Sache der Abfertigungsstelle ist, sondern auch nur von dieser allein vollzogen werden kann (vgl. hierzu Eger, Frachtrecht, S. 264, Düringer Hachenburg, Bd. 3, HGB. S. 640, Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, S. 53).

Demnach ist der abgestempelte Frachtbrief jedenfalls eine Beweisurkunde, wie mit Rücksicht auf die Bestimmung des § 61 EVO. nicht mehr in Zweifel gezogen werden kann. Zweifelhaft und bestritten ist aber, welche rechtliche Qualität dem Frachtbrief im übrigen zukommt.

Streit herrscht zunächst über die Frage des weiteren Zweckes des Frachtbriefes. Nach der einen Ansicht ist in dem Frachtbrief eine Instruktion des Absenders an den Frachtführer (die Eisenbahn) zu sehen, nach der zweiten Ansicht enthält der Frachtbrief eine Nachricht des Absenders an den Empfänger, nach der dritten Auffassung soll der Frachtbrief eine Anweisung des Absenders an den Empfänger sein. Was zunächst diese dritte Auffassung anbetrifft, so ist dieselbe zweifelsohne als unzutreffend abzulehnen, weil die Bestimmung des § 783 BGB., die hierfür allein verwertet werden könnte, in keinerlei Beziehung passend ist; der § 783 BGB. erfordert nämlich seinem Wortlaute nach, daß jemand einen anderen „anweist, Geld, Wertpapiere oder andere Sachen an einen Dritten zu leisten"; der Frachtbrief enthält nun aber ganz unbestreitbar eine solche Anweisung nicht, noch ist das Erfordernis gegeben, daß er über vertretbare Sachen, die allein Gegenstand einer Anweisung sein können, lautet, so daß dieser Auffassung schon allein aus diesen Gründen als unrichtig erscheint, ohne daß es noch einer weiteren Wiederlegung im einzelnen bedürfte. Es entsteht also lediglich die Frage, welche der beiden anderen Ansichten die richtige oder die richtigere ist. Beachtet man nun, daß das Gesetz über diese Frage schweigt, so kann m. E. jedenfalls nicht die Richtigkeit der zweiten Ansicht in Abrede gestellt werden, daß der Frachtbrief eine Nachricht des Absenders an den Empfänger enthält, nämlich eine Nachricht von dem Inhalte des zwischen ersterem und der Eisenbahn abgeschlossenen Frachtvertrages; denn ohne den Frachtbrief wäre es offensichtlich dem Empfänger der Frachtgüter gar nicht möglich, genau und sicher nachzuprüfen, ob die Güter, über die der Frachtvertrag abgeschlossen worden ist, mit den von ihm empfangenen tatsächlich übereinstimmen. Diese genaue Identitätsprüfung wird also m. a. W. dem Empfänger durch den von dem Absender selbst unterschriebenen Frachtbrief ermöglicht, so daß also der Frachtbrief gewissermaßen die Nachricht oder Mitteilung des Absenders an den Empfänger enthält, daß der Frachtvertrag über die in ihm bezeichneten Güter zum Abschluß gekommen ist; demnach ist der zweiten Ansicht jedenfalls beizustimmen. Was die ersterwähnte Ansicht betrifft, die in dem Frachtbrief lediglich eine Instruktion des Absenders an den Frachtführer erblickt, so ist sie m. E. zu eng, da sie das von der letzterwähnten zweiten Ansicht zutreffend hervorgehobene Moment der Benachrichtigung von dem Inhalt des Frachtvertrages an den Empfänger nicht berücksichtigt. Abgesehen davon enthält aber der Frachtbrief Instruktionen im Sinne dieses Begriffes an den Frachtführer nicht, ebensowenig wie eine Anweisung im Sinne ersterer Ansicht. Vielmehr dient der Frachtbrief im Verhältnis zwischen dem Absender und der Eisenbahn lediglich als Beweismittel über das Zustandekommen des Frachtvertrages über die in ihm bezeichneten Frachtgüter innerhalb und außerhalb des Prozesses, wie bereits oben dargelegt wurde; damit ist der Zweck des Frachtbriefes in dem Verhältnis dieser Parteien erschöpft, ein Instruktionszweck mag daneben regelmäßig mitgegeben sein, er tritt aber gegenüber diesem Hauptzweck als Beweismittel in den Hintergrund und ist mehr nebensächlicher Natur.

Streitig ist ferner, ob der Eisenbahnfrachtbrief nur Beweisurkunde ist — hierüber herrscht Einverständnis —, oder ob ihm daneben noch eine weitere Bedeutung als sogenannte Vertragsurkunde — Dispositivurkunde — im Sinne dieses Rechtsbegriffes zukommt. Was zunächst den Unterschied zwischen Beweis- und Dispositivurkunde (Vertragsurkunde) anbetrifft, so ist dieser zutreffend dahin gekennzeichnet worden, daß bei der bloßen Beweisurkunde nur ein Rechtsakt bezeugt wird, der unabhängig von ihr vollzogen wurde, der Urkundsakt sich also an ein bereits vollzogenes Rechtsgeschäft anschließt, während bei der Dispositiv- oder Vertragsurkunde das Rechtsgeschäft nicht nur bewiesen, sondern durch die Urkunde geradezu vollzogen wird, so daß also die Tätigung der Urkunde geradezu Entstehungserfordernis des ganzen Rechtsgeschäftes, hier also des Frachtvertrages, ist. Die Ansicht, daß der Eisenbahnfrachtbrief eine derartige Doppelfunktion einer gleichzeitigen Dispositiv- oder Vertragsurkunde habe, wird namentlich von Eger (EVO. S. 263, D. Frachtrecht, S. 39) vertreten, und zwar mit der Begründung, daß seine Ausstellung und Annahme wesentlich für den Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrages sei. Dieser Auffassung ist m. E. für das Gebiet der Eisenbahnfrachtvertrages unbedenklich beizupflichten.

Fraglich und bestritten ist schließlich noch, welcher Art von Papieren der Frachtbrief angehört, ob er m. a. W. Wert-, Waren-(Dispositions- oder Traditions-) oder Legitimationspapier ist. Für den Wertpapiercharakter des Frachtbriefes treten nur sehr wenige Autoren ein, so Kuhn (Arch. des Allg. DHGB., Bd. 6. S. 335) und Winter (S. 62). Begrifflich ist nun als Wertpapier eine Urkunde über ein Privatrecht, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde bedingt ist, bei dem also m. a. W. das Recht aus dem Papier dem Recht am Papier folgt. Das ist nun zweifellos bei dem gewöhnlichen Eisenbahnfrachtbrief nicht der Fall; denn der Absender kann gemäß § 435 HGB. bis zur Aushändigung desselbens an den Empfänger nach Ankunft des Frachtgutes am Orte der Ablieferung die in dieser Bestimmung bezeichneten Verfügungen über das Frachtgut nach freiem Ermessen treffen, ohne im Besitze des Frachtbriefes zu sein — diesen hat ja die Eisenbahn in Händen —, so daß er also für den Absender kein Wertpapier ist; für die Eisenbahn als Frachtführer ist der Frachtbrief ebenfalls nicht Wertpapier, denn sie kann ja selbst nach Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger ihre gesamten Rechte aus dem Frachtvertrage gegen den Absender wie auch gegen den Empfänger des Frachtgutes (nach Annahme dieses sowie des Frachtbriefes seitens des letzteren) geltend machen, ohne überhaupt im Besitze des Frachtbriefes zu sein. so daß also die Geltendmachung ihrer Rechte aus dem Frachtvertrage nicht durch die Innehabung des Frachtbriefes bedingt ist. Hiervon gilt auch nicht eine Ausnahme bezüglich des Samtfrachtführers, wie vereinzelt behauptet wird; denn mit der Bestimmung des für diesen maßgebenden § 432, Absatz 2 HGB. ist doch lediglich zum Ausdruck gebracht worden, daß der nachfolgende Frachtführer durch die Annahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbrief gemäß diesem in den Frachtvertrag mit dessen Rechten und Verpflichtungen eintritt, nicht auch, daß die Geltendmachung seiner Rechte aus dem für ihn nunmehr auch verbindlichen Frachtvertrag b von der Innehabung des Frachtbriefes abhängig ist, was doch allein die Wertpapiernatur des letzteren beweisen würde. Daß der Frachtbrief schließlich auch nicht für den Empfänger den Charakter eines Wertpapieres besitzt, wird schlagend durch die positiven Bestimmungen der §§ 434 und 435 HGB. bewiesen; denn nach ersterer Bestimmung ist der Empfänger (vor Ankunft des Gutes) berechtigt, dem Frachtführer zum Zwecke der Sicherstellung des Gutes die notwendigen Anweisungen zu erteilen, nach letzterer ist er (nach Ankunft des Gutes) berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, ohne Unterschied, ob er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handelt; alle diese Rechte kann nun der Empfänger geltend machen, ohne im Besitze des Frachtbriefes zu sein, so daß also auch für ihn der Frachtbrief keinen Wertpapiercharakter hat. Auch die Bestimmung des § 433, Abs. 2 HGB. kann nicht zum Beweise des Wertpapiercharakters des Frachtbriefes verwendet werden, da sie ja nur bestimmt, daß das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, wenn nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger

übergeben worden ist, da auch sie, wie ersichtlich, Rechte des Empfängers an dessen Besitz an dem Frachtbrief nicht knüpft.

Abzulehnen ist ferner auch die Auffassung, nach welcher der Frachtbrief den Charakter eines handelsrechtlichen Waren- oder Traditionspapieres tragen soll. Der eigentümliche Charakter eines derartigen handelsrechtlichen Warenpapieres besteht darin, daß die Übergabe dieses Papieres an denjenigen, der durch dieses zur Empfangnahme des Gutes legitimiert wird, für den Erwerb von Rechten an dem betreffenden Handelsgut dieselben Wirkungen hat, wie die Übergabe des Frachtgutes selbst. Diese Annahme erscheint nun aber schon um deswillen als unhaltbar, weil diese Funktion eines handelsrechtlichen Warenpapieres demgemäß § 446 HGB. für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger des Gutes maßgebenden Ladeschein nach § 450 HGB. gegeben ist, was doch gar keinen Sinn und Zweck hätte, wenn schon dem Frachtbrief dieser Charakter eines Waren- oder Traditionspapieres innewohnen würde. Den Charakter eines Warenpapieres verleiht im übrigen das HGB. dem betreffenden Papiere stets ausdrücklich (vgl. z. B. §§ 450, 424 HGB.); daraus, daß bei dem Frachtbriefe keine dementsprechende ausdrückliche Vorschrift getroffen worden ist, kann nur entnommen werden, daß er nicht die Eigenschaft eines derartigen Warenpapieres hat.

Fraglich erscheint schließlich noch, ob dem Frachtbriefe nicht die Natur eines Legitimationspapieres zukommt. Begrifflich ist Legitimationspapier ein solches, bei welchem der Besitzer der Urkunde als zur Geltendmachung des in der Urkunde verbrieften Rechtes befugt vermutet werden darf mit der Maßgabe, daß der Verpflichtete berechtigt, nicht aber verpflichtet ist, die Legitimation zu prüfen. Während der Beförderung des Gutes ist nun die Eisenbahn als Frachtführer im Besitze des Frachtbriefes, so daß also während dieser Zeit für den Empfänger des Gutes — dieser allein kommt hier in Betracht — eine Legitimation durch den Frachtbrief gar nicht geschaffen werden kann, weil er denselben ja noch gar nicht im Besitze hat; gerade aber der Besitz schafft nach obiger Begriffsbestimmung die Vermutung für die Legitimation des in der Urkunde verbrieften Rechtes (ganz abgesehen davon, daß in dem Frachtbrief kein Recht verbrieft ist). Auch der § 433, Absatz 2 HGB. kann nicht zur Begründung der Legitimationspapierqualität des Frachtbriefes verwendet werden. Denn wenn in Satz 2 dieser Bestimmung vorgeschrieben wird, daß der Frachtführer nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung und Übergabe des Frachtgutes an den Empfänger oder nach Erhebung der Klage seitens dieses gegen den Frachtführer, gemäß § 435 HGB. der letztere in diesen Fällen nur die Anweisungen des Empfängers zu beachten hat und bei Verletzung dieser Verpflichtung dem Empfänger für das Gut verhaftet ist, so ist damit doch in keiner Weise zum Ausdruck gebracht worden, daß der Besitz des Frachtbriefes auf Seiten des Empfängers dem Frachtführer die Verpflichtung zur Legitimationsprüfung des Empfängers erspart, wenn dieser im Besitze des Frachtbriefes ist; mit der Ausdrucksweise des § 433, Abs. 2, S. 2 HGB., daß der Frachtführer „dem Empfänger" für das Gut verhaftet sein soll, ist doch unzweifelhaft gemeint, daß der Frachtführer nur die Anweisungen des wahren Empfängers des Frachtgutes befolgen darf; ob das der Fall ist, ist aber jedenfalls stets von ihm eingehend und genau zu prüfen, ohne daß der Besitz des Frachtbriefes hierbei von ausschlaggebender Bedeutung ist. Sollte wirklich dem Frachtbriefe eine derartige Legimationsfunktion zukommen, so hätte das bei der eingehenden Regelung des Frachtbriefes von dem Gesetz doch zweifellos zum Ausdruck gebracht werden müssen, zumal das doch jedenfalls das wichtigste gewesen wäre; aus dem gänzlichen Schweigen des Gesetzes bezüglich einer derartigen Legitimationsfunktion des Frachtbriefes kann m. E. nur gefolgert werden, daß dem Frachtbrief eine derartige Legitimationsfunktion nicht innewohnt.

Bemerkenswert ist im übrigen noch, daß zufolge der Bestimmung des § 61 WEVO. der Eisenbahnfrachtbrief auch zugleich den Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrages beweist, da nach ihr ja als Zeichen der Annahme demselben der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufzudrücken ist. Als Zeichen der Annahme bedeutet aber nicht nur die Annahme selbst, sondern auch, zu welcher Zeit die Annahme erfolgte; daß das praktische Bedeutung hat, bedarf keiner näheren Darlegung, wie schon allein der Umstand beweist, daß für die ganze Frachtführerhaftung der Zustand des Frachtgutes zum Zeitpunkte des Vertragsabschlusses maßgebend ist.

Rechtsanwalt Dr. Werneburg, Berlin-Schöneberg.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Die Eröffnung der Mitteldeutschen Ausstellung Magdeburg

Am Sonnabend, den 1. Juli, vormittags 11 Uhr fand die feierliche Eröffnung der Mitteldeutschen Ausstellung in Anwesenheit der Vertreter der Reichs- und Staatsregierung und der städtischen Behörden statt. 11 große Ausstellungshallen, zahlreiche Sonderbauten, angenehme Gaststätten und ein ausgedehnter Vergnügungspark sind auf dem Ausstellungsgelände, das mit wundervollen alten Baumbeständen besetzt ist, entstanden. Farbenfreudig erheben sich die Gebäude aus dem dunklen Laubgrün hervor und geben dem ganzen Bilde eine auf Ausstellungen noch nie gesehene festliche Freudigkeit.

Die Ausstellung ist reich beschickt und den einzelnen Gruppen entsprechend gegliedert, so daß sie ein übersichtliches Bild über die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Zweige unseres Wirtschaftslebens bietet. Für Unterhaltung der Ausstellungsbesucher ist weitgehend gesorgt, Konzerte, festliche Veranstaltungen, bengalische und Festbeleuchtungen, sowie Brillantfeuerwerke wechseln in bunter Reihenfolge. Der Besuch der Ausstellung ist hochinteressant und lehrreich. Die festlichen Veranstaltungen und die Abende in dem feenhaft beleuchteten Park sind Stunden seltenen Genusses.

Die Einweihung des Neubaues des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität in Köln

Am Samstag, den 1. Juli wurde das neue Heim des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln feierlich seiner Bestimmung übergeben; zugleich fand die ordentliche Mitgliederversammlung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts statt. Zahlreiche Teilnehmer aus ganz Deutschland, Oesterreich, Ungarn und den österreichischen Nachfolgestaaten, Holland, Schweiz und Schweden waren zur Feier erschienen. Ebenso die Vertreter der staatlichen und städtischen Behörden sowie der wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Welt. Bei dem Festakte in der Aula der Universität hielt Herr Staatssekretär Stieler, der dem Institut und der Gesellschaft die Glückwünsche des Reichsverkehrsministeriums überbrachte, einen äußerst interessanten Vortrag über die Transportfragen in Genua.

Das Institut für Verkehrswissenschaft hat in der kurzen Zeit seines Bestehens bereits eine sehr bemerkenswerte Entwicklung genommen und in weitesten Kreisen des In- und Auslandes, insbesondere auch in den ehemals feindlichen Ländern, lebhafte Beachtung gefunden. Auch die Gesellschaft zur Förderung des Instituts weist eine sehr günstige Entwicklung auf und es ist zu hoffen, daß noch immer weitere Kreise unseres Wirtschaftslebens sich ihr anschließen werden.

Seitens der Universität wurde das neue Institut herzlich willkommen geheißen. Die wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Fakultät der Universität Köln ernannte den Präsidenten der Gesellschaft zur Förderung des Instituts, Herrn Generaldirektor Ott, den bekannten erfolgreichen Sachwalter der deutschen Binnenschiffahrt, zu ihrem Ehrendoktor.

Aus Anlaß der Einweihung seines neuen Heims hat das Institut drei Preisaufgaben ausgeschrieben:

I. „Die Eisenbahntarife in ihrer Einwirkung auf die Wasserstraßen."

II. „Der Kraftwagen zur Beförderung von Lasten in Unternehmungen der Spedition, Lagerei, des Möbeltransportgeschäftes und des Lastfuhrbetriebes unter besonderer Berücksichtigung der Rentabilität unter Gegenüberstellung des Pferdefuhrbetriebes, betriebswirtschaftlich dargestellt."

Es kann auch eine teilweise Lösung der Aufgabe, beschränkt auf eine oder mehrere der genannten Betriebsarten versucht werden.

III. „Die Geschichte der deutschen Spedition."

Es kommt nicht nur eine Behandlung des Themas in seiner Gesamtlösung, sondern auch eine Teilbearbeitung, beispielsweise die Geschichte der Spedition in einem Landesteil, in Frage, sofern die Entwicklung der Spedition in diesem Landesteil die Merkmale der Entwicklung der gesamten deutschen Spedition an sich trägt.

Für die besten als preiswert anerkannten Lösungen der drei Aufgaben wird ein Preis von je 8000 Mark festgesetzt; eine etwaige Erhöhung und Teilung des Preises wird vorbehalten.

Die Arbeiten müssen bis zum 1. Januar 1923 dem Institut für Verkehrswissenschaft eingereicht sein, ohne Namensnennung unter Bezeichnung eines Kennwortes. Der Verfasser ist in einem geschlossenen Briefumschlag, welcher das Kennwort der Arbeit trägt, zu benennen. Ueber die Zuerkennung der Preise entscheidet das Kuratorium des Instituts bis zum 1. März 1923.

Das Institut behält sich vor, die preisgekrönten Arbeiten in der Buchreihe des Instituts oder in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft ohne Verbindlichkeit gegenüber dem Verfasser zu veröffentlichen.

Anweisung an die Schiffswerften beim Bauen neuer Schiffe zur Verhütung von Betriebsunfällen in der Schiffahrt.

Die westdeutsche Binnenschiffahrt-Berufsgenossenschaft hat die vorgenannte Anweisung an die Schiffswerften einer neuen, zeitgemäßen Bearbeitung unterzogen und dieselbe in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1920 der Öffentlichkeit bekanntgegeben. Sie hat uns eine Ausfertigung dieses Geschäftsberichts

übersandt und uns ersucht, durch auszugsweise Wiedergabe der Anweisung den weitesten Kreisen der schiffahrttreibenden Bevölkerung dieselbe nahe zu bringen und diese zur Beachtung der darin enthaltenen Bestimmungen zu veranlassen. Wir kommen diesem an uns gerichteten Ersuchen gerne nach.

Die Anweisung beginnt mit dem Hinweis darauf, daß unsere Erfahrungen in der Unfallverhütung beim Neubau von Schiffen nicht unbenützt bleiben sollten. Sie müßten dazu dienen, eine Anleitung zusammenzustellen, selbstverständlich, ohne daß dadurch der Ausgestaltung der Gesamtanlagen die nötige Freiheit der Entwicklung genommen werde. Zur Verfolgung dieses Zieles ist ein technischer Ausschuß eingerichtet worden, der am 9. Juli 1921 zur Verhandlung zusammengetreten ist. An dieser nahm als Vertreter des Reichsversicherungsamtes Herr Dr. Ing. Schöneich aus Berlin teil. Auch der Germanische Lloyd hatte zwei Vertreter entsandt.

Gehen wir nun auf die Verhandlung im einzelnen ein, so finden wir als erstes das Gangbord, welches einer der betriebsgefährlichsten Teile des Schiffes ist. Dementsprechend ist auf die Einzelheiten dieser Gefahren und deren Beseitigung gründlich eingegangen worden. Das Ergebnis ist in folgenden Sätzen niedergelegt worden: Gangborde sollen möglichst aus Riffelblech oder Warzenblech hergestellt werden. Glatte Bleche sind weniger zu empfehlen. Im Aufstieg sowie auf Vorder- und Hinterdeck sollen sie überhaupt nicht verwandt werden. Auf glatten Blechen soll i m m e r ein leichter Aufstrich von Steinkohlenteer, noch besser von Asphaltteer, vorhanden sein. Riffel- und Warzenbleche fordern den Teeraufstrich erst dann, wenn sie anfangen, glatt zu werden. Im Anschluß daran werden behandelt: der Steigungswinkel des Gangbordes, der Deckstriegerwinkel, die Breite des Gangbordes und die Peller im Gangborde. Den zweiten Gegenstand der Anweisung bilden die Laufstege. Was die Einzelheiten dieser Frage anlangt, sei auf die Anweisung selbst hingewiesen. Das gleiche gilt für die im nachfolgenden einzeln aufgeführten Gegenstände: Laufstege, Aborte, Schlepphaken, Trinkwasser-, Sperrklinkensicherung, Winden, Kranen, Ladebäume, Ankerwindenmotor, Zahnung der Sperräder, Trossenklemmen, Seiltrommeln. Was den nachfolgenden Gegenstand, den Verbandschrank, betrifft, so hat man sich auf nachstehenden Beschluß geeinigt: Auf jedem Schiffe soll in der Wohnung des Schiffsführers oder Kapitäns an passender Stelle ein Wandschrank für Verband- und Heilmittel fest eingebaut werden. Den Schiffswerften wird empfohlen, bei neuen Schiffen den Inhalt des Verbandschrankes gleich mitzuliefern.

Weiter werden behandelt: Rettungsringe, Handleisten und Fußtaue am Bugspriet, Leitern und bewegliche Treppen, Öfen, Böller.

Eingehende Behandlung findet die Frage der Unterbringung der Schiffsbesatzungen von dem Standpunkt aus, daß sie verheiratet oder unverheiratet sind. Die Erörterung kommt zu dem Schluß, daß es sich empfiehlt, von vornherein gesonderte Wohnungen für die verheirateten Matrosen und ihre Angehörigen vorzusehen. Diese Darlegungen sind vervollständigt durch zeichnerische Darstellungen von Wohnungen verheirateter und lediger Matrosen.

Zum Schluß folgen Erörterungen über Schiffskessel und Maschineneinrichtungen, auf die hier im einzelnen einzugehen, zu weit führen würde. Es wird in denselben Bezug genommen auf die „Allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von Schiffsdampfkesseln nach der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 17. Dezember 1908 mit den Material- und Bauvorschriften", sowie auf die Ergänzungen hierzu.

Alles in allem haben die in Rede stehenden Anweisungen sich in dankenswerter Weise der für den Schiffsbau und Schiffahrtsbetrieb so überaus wichtigen Fragen angenommen und sie einer guten Lösung entgegenzuführen versucht. Wir wünschen den weiteren zur Sache zu erwartenden Arbeiten besten Erfolg und ihre weiteste Verbreitung in den beteiligten Kreisen. Diesem Zwecke sollen auch die vorstehenden Ausführungen dienen.

Unfallschutz an Schiffswinden. Im Hinblick auf die schweren Verletzungen, die bei der Bedienung der Schiffswinden entstehen, ist vom Genossenschaftsvorstande der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft eine Anweisung für den Unfallschutz an Schiffswinden erlassen und zugleich ein engerer Wettbewerb unter den Windenfabrikanten für folgende Schutzvorrichtungen eröffnet worden:

1. Sicherung gegen z u r ü c k schlagende Windenschwengel,
2. Sicherung gegen v o r w ä r t s schlagende Windenkurbeln an Verholwinden und Verholköpfen beim Ablaufenlassen der Winde,
3. Motorischer Antrieb,
   a) Unterantrieb,
   b) Oberantrieb.

Die Bedingungen dieses Wettbewerbes sind vom Vorstande der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft zu beziehen. Die Entwürfe sind bis zum 1. November einzureichen.

Die Anweisung für den Unfallschutz an Schiffswinden hat folgenden Inhalt:

1. A b d e c k u n g d e s T r i e b w e r k s.

a) Gesamtes Triebwerk.

Das Triebwerk muß oben mit Schutzblechen abgedeckt sein. Die Schutzbleche müssen bis über das Triebwerk der Vorgelege, Ritzel usw. hinausgehen. Die Hebel der Ausrücker sollen aus dem Schutzblech hervorstehen.

b) Besondere Schutzbleche an den Zahnrädern.

Liegen Zahnräder nicht unter dem allgemeinen Schutzkasten, so müssen sie besonders verdeckt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Winden gleichmäßig auf Vorwärts- und Rückwärtsgang eingerichtet sind, also jede Seite als Einlaufseite anzusehen und entsprechend abzudecken ist.

2. S i c h e r u n g g e g e n z u r ü c k s c h l a g e n d e W i n d e n k u r b e l n.

a) Der Kurbelgriff darf beim Zurückschlagen des Windenschwengels höchstens einen Weg von 20—25 cm zurücklegen.

b) Bei Sperradsicherung (das Sperrad ist an das Triebzahnrad angegossen) ist dies durch entsprechend kleine Teilung des Sperrrads oder durch Anordnung mehrerer Sperrstangen oder Sperrstangenpaare zu erreichen.

c) Bei Triebzahnradsicherung (der gezahnte Sperrhebel greift direkt in das Triebzahnrad ein) sind nötigenfalls auch mehrere gezahnte Sperrhebel anzuordnen.

d) Sind mehrere Sperrstangen oder Sperrstangenpaare hintereinander angeordnet, so ist darauf zu achten, daß jede Sperrstange in ihrer Länge und Lage richtig abgepaßt und angesetzt ist, so daß sie wirklich mit dem entsprechenden Teile des Sperrzahnes (Hälfte, Drittel, Viertel) aufliegt, wenn die andere Sperrstange einfällt.

e) Die Triebräder, die zugleich als Sperrvorrichtung benutzt werden, müssen aus Stahlguß, die Zahnklinken, sowie die gezahnten Sperrhebel (c) aus Schmiedeeisen hergestellt sein.

f) Die Sperrklinken und Sperräder sollen nicht außerhalb, sondern innerhalb der Schilder liegen.

g) Alle Kurbelgriffe müssen zum Umlegen oder Abnehmen, ebenso alle Schwengelwellen oder die zum Eingriff in das Getriebe dienenden Ritzel zum Ausrücken eingerichtet sein. Kann die Schwengelwelle nicht ausgerückt werden, so müssen die auf ihr sitzenden kleinen Zahnräder ausgerückt werden können.

3. B r e m s v o r r i c h t u n g e n.

Alle Winden und Hebezeuge müssen mit sicher wirkenden Bremsvorrichtungen versehen sein. Als solche gelten Bandbremsen mit Hand- oder Fußhebel, Spindelbremse, Kettenscheibe oder Scheibenbremse, Kettenstopper.

Die Schifferheime an unseren deutschen Wasserstraßen.

In unseren Schiffahrtsbetrieben und im Leben unserer Schiffer bilden eine nicht unwichtige Rolle unsere Schifferheime. Das erste derselben ist s. Zt. in Charlottenburg begründet und eingerichtet worden. Die Verwaltung der gesamten Schifferheime wird vertreten durch die vereinigten kirchlichen Flußschifferfürsorgen Deutschlands. Hauptstationen derselben befinden sich zurzeit:

Am Rhein: 1. In Duisburg: Rhein- und Binnenschiffer-Mission Westdeutschlands, Direktor Pfarrer Giese. Schiffermissionar (Schifferheim), Schifferkinderheim, Schifferkinderschule. 2. In Mannheim: Schiffermissionare Hoffmann und Raßmann. Schifferkinderheim.

An der Weser: In Minden in Westfalen: Schiffermissionar Veenekamp.

Am Mittellandkanal: 1. In Bramsche (Bezirk Osnabrück): Schiffermissionar Schrader. 2. In Misburg bei Hannover: Schiffermissionar Woltemate. 3. In Linden bei Hannover: Schiffermissionar Burmester.

An der Elbe: 1. In Hamburg: Pastor Ebert, Hamburg-Veddel. 2. In Harburg: Seemanns- und Flußschifferheim, Marienstraße. 3. In Magdeburg: Schifferpastor Fritsch. Schifferheim Oststraße 9 (auf dem Werder), Hausvater Stahmann. Kapelle des Schifferheims, Schifferkinderschule, Schifferschule, Schifferfrauenhilfe. 4. In Dresden: Schiffermissionar Brückner, Dresden-A., Tischerstr. 26.

An den märkischen Wasserstraßen: In Berlin: Schifferpastor Lindenmeyer, Berlin SO 33, Gröbenufer 5. Schwimmendes Schifferheim, Schifferkinderschulen am Nordhafen und Köpenicker Str. 2.

An der Oder: 1. In Stettin: Fürsorge auch für Flußschiffer im Seemannsheim, Hakenterrasse. Seemannspastor Münchmeyer. 2. In Breslau: Schiffermissionar Ulm, Bärenstr. 29. Schifferkinderschule, Schifferschule, Schifferfrauenhilfe. 3. In Cosel: Schiffermissionar Barthold. Schifferkinderschule, Jugendvereine.

Alle die vorgenannten Schifferheime und Stationen sind wie schon früher so auch in den schweren Kriegs- und ihren Folgejahren in weitestem Umfange ihrer Aufgabe gerecht geworden und haben unserem Schiffervolke wertvolle Dienste geleistet. Um einen Einblick in die Tätigkeit der Flußschifferfürsorge unseren Schiffern und auch weiteren Kreisen zu gewähren, werden wir im Nachstehenden an der Hand des letzten Jahresberichts des Magdeburger Schifferheims einige bezügliche Mitteilungen bringen. Nach diesem Jahresbericht haben während des Jahres im Heim 57 Gottesdienste stattgefunden, die von 1394 Personen, darunter 188 Schiffer, besucht waren. Zu Bibelstunden ver-

sammelten sich 79 Personen, darunter 7 Schiffer. An 4 Abendmahlsfeiern nahmen 49 Personen, darunter 8 Schiffer, teil. 327 Schiffer suchten das Heim auf, um dort Rat und Hilfe zu erbitten. Wenn diese Zahlen gegen die Vorkriegsjahre gering sind, so hat das neben anderem seinen Grund auch darin, daß im Berichtsjahr die aus dem Osten stammende Kleinschiffahrt aus Mangel an Ladung auf der Elbe fast ganz fehlte. Die Kleinschiffer stellten aber gerade die größte Zahl der Gottesdienstbesucher.

Dasselbe gilt für die Schifferkinderschule, die an 205 Tagen von 51 Kindern besucht war. Da die Wintersperre im Berichtsjahre kaum zwei Wochen dauerte, kam die Schifferschule nicht zustande. Im Schifferheim fanden regelmäßig die Versammlungen der Schifferfrauenhilfe statt; auch wurden unter starker Beteiligung zwei Familienabende, ein Gartenfest und die Feier des Jahresfestes abgehalten. Im Berichtsjahr wurde eine Schifferfrau kirchlich beerdigt und der Sohn eines Schiffseigner konfirmiert.

Außerhalb des Schifferheims lagen der Seelsorge die Kahnbesuche ob. Die städtischen Krankenhäuser sind gebeten worden, dem Heim sofort Meldung von eingelieferten Schiffern zu machen; ebenso werden immer wieder die Geistlichen der Schifferorte gebeten, demselben alle die Fälle zu melden, die ihm Gelegenheit geben, seinen Gemeindegliedern auf der Fahrt beizustehen. Reger Austausch der Erfahrungen und Übermittlung der kirchlichen Fürsorge sonderlich bedürftiger Schiffer sind mit den andern Schiffermissionen an der Elbe und den andern Wasserstraßen durchgeführt worden. Auf der letzten Konferenz für Flußschifferseelsorge, die unter Vorsitz des Herrn Geheimen Konsistorialrats D. Martius im März 1921 in Magdeburg getagt hat, wurde die Notwendigkeit engster Zusammenarbeit aller kirchlichen Flußschifferfürsorge Deutschlands ausgesprochen. Die Einheitlichkeit der Arbeit erforderte es, die geographisch in die Flußufer der Provinz eingesprengten Strecken von Anhalt zu gleichartiger Arbeit anzuregen. Durch das Entgegenkommen der anhaltischen Kirchenbehörde und durch Bereitstellung von Mitteln seitens des Landesvereins für Innere Mission in Anhalt ist an den Hauptplätzen der Anhaltischen Elbe und Saale von dem Magdeburger Schifferheim aus regelmäßige Schriftenverteilung eingerichtet worden.

Zum Schluß spricht sich der Jahresbericht dahin aus, daß wohl die schlimmste Zeit der Kirchenentfremdung vorüber ist. Wie Sorge und Not nach Seelsorge verlangen, zeigen die Berichte aus dem besetzten Gebiet des Rheins und aus Oberschlesien, wo die kirchlichen Schifferfürsorgen zurzeit großen Aufschwung nehmen. Es gibt — das ist eine Erfahrung der Einzelseelsorge — noch viele christlich gesinnte Schiffer, die ein christliches Familienleben führen und ihre Kinder christlich erziehen. Diese allerorts zu einer deutschen christlichen Schiffergemeinde zu sammeln und ihnen, unbeschadet ihrer Zugehörigkeit zur Gemeinde ihres Heimatsortes, auch auf der Fahrt das Bewußtsein der Zusammengehörigkeit zu stärken, ja sie zu Mitträgern der Missionsaufgabe an ihren unchristlichen Standesgenossen zu machen, — darin liegt die Hauptaufgabe der nächsten Zeit.

Luftbild und Kartenrelief im Dienste des Bau- und Siedlungswesens.

Unter der Leitung des Reichsministeriums des Innern und unter Beteiligung des Reichsarchivs in Potsdam, des Reichsamtes für Landesaufnahme, der Deutschen Luftreederei Berlin, der Optikon G. m. b. H. Berlin und der Kartographischen Relief G. m. b. H. München wird auf der Mitteldeutschen Ausstellung in Magdeburg eine Ausstellung: Das Luftbild im Dienste des Bau- und Siedlungswesens gezeigt. Es werden damit die neuen technischen Hilfsmittel der Flugzeugphotographie sowie der Kartenreliefes weiten Kreisen, insonderheit den Fachleuten des Bau- und Siedlungswesens, den Behörden, Stadtverwaltungen, Baugenossenschaften und Siedlungsgesellschaften bekannt gegeben. Das Luftbild gewährt eine anschauliche Darstellung der Erdoberfläche: Es ist darum geeignet durch Vergleich Karten und Pläne zu überprüfen, sie zu ergänzen und zu berichtigen, was besonders für die Aufstellung von Grundplänen bei der Planung neuer Bauanlagen von Bedeutung ist.

Das schnelle und bewegliche Flugzeug vermag ein Gelände rasch zu überfliegen. So lassen sich Wechselerscheinungen auf der Erdoberfläche im Bilde festhalten (wie Hoch- und Niedrigwasser, Ueberschwemmung und Trockenheit), unzugängliche Gebiete aufnehmen wie im Wattenmeer und Hochgebirgen oder die Veränderungen im Bett von Gebirgsflüssen und an Strommündungen. Das Ausstellungsgut des Reichsamtes für Landesaufnahme (Photogrammetrische Abteilung) gibt hierfür beweisende Beispiele.

Die Luftbildmessung, d. h. die Neuherstellung von Karten aus Luftaufnahmen, ist durch die Arbeiten der Optikon G. m. b. H. gefördert worden und zwar auf stereophotogrammetrischem Wege mit Hilfe des Autokartographen, der von der Firma G. Heyde G. m. b. H. in Dresden nach Angaben von Prof. Hugershoff gebaut worden ist. Das Reichsamt für Landesaufnahme (Sachsen) hat den guten praktischen Erfolg des Autokartographen bestätigt. Die Präzisionsreliefs der Kartographischen Relief G. m. b. H. geben nach den Schichtlinienangaben von Karten nach Länge, Breite und Höhe maßstäblich genaue Reliefs mit aufgeklebter Karte, die auch jeden Farbenaufdruck enthalten können. Die Reliefs sind unveränderlich, nicht zerbrechlich und können mit gleicher Genauigkeit in großer Zahl hergestellt werden. Sie sind vermessungstechnisch von Wert und haben durch ihre plastische Geländewiedergabe wesentliche Bedeutung für die Arbeiten des Hoch- und Tiefbautechnikers beim Entwerfen und für das Klarlegen der Zweckmäßigkeit von Neuplanungen und werden endlich für Land- und Forstwirtschaft und ganz allgemein im Unterricht für Schulen aller Art vortreffliche Dienste leisten können.

Das Bildmaterial des Reichsarchivs und der Deutschen Luftreederei gibt einen Ueberblick über die weitere Verwertung des Luftbildes als Veranschaulichungsmittel für Bau- und Wirtschaftsaufgaben aller Art. Die Bildabteilung der Luftreederei befaßt sich mit der Herstellung von Neuaufnahmen für vermessungstechnische und für die im folgenden genannten wirtschaftlichen Zwecke.

Das Luftbild gibt eine anschauliche Vorstellung von der Landschaft und damit eine Unterlage für die Entwurfsbearbeitung, in dem es dahin führt, die Gegebenheiten der Oertlichkeit für eine praktisch-zweckmäßige und ästhetisch einwandfreie Planung auszunutzen. Es zeigt fertige Bauanlagen und damit die Wirtschaftlichkeit von Bebauungsplänen, die Baudichte und die gesundheitlich und seelisch unzulänglichen Verhältnisse in unseren Großstädten, Verbesserungsmöglichkeiten durch Anlage von Freiflächen und Kleinsiedlungen, die Verkehrsführung und die Frequenz auf Straße und Plätzen, die Entwicklung der Städte. So wird das Luftbild für den Städtebau, die Sozialfürsorge, die Verkehrstechnik, die Jahrbücher der Städte ein nützliches, dienendes Hilfsmittel. Bilder von Anlagen des Tiefbaus zeigen die Anwendung für diese Gebiete und der Binnenschiffahrt. Sie geben weiter und ebenso die Bilder von Dorf- und Stadtsiedlungen anschauliches Unterrichtsmaterial für die Hoch- und Fachschulen und weiter für die Heimat- und Siedlungskunde im allgemeinen Unterricht an Volks- und höheren Schulen. Sie zeigen nicht nur die Erscheinungsform, sondern lassen auch die Bedingungen für die Gestaltung der Siedlung ablesen: Landschaft, Volkstum, Verteidigung, Wirtschaft, Gewerbe, Handel, politische Verhältnisse.

Endlich sei auf die Verwertung der Flugzeugphotographie für Werbezwecke hingewiesen. Das lebendige Luftbild spricht nachdrücklicher zu uns, als es sonst ein zeichnerisches Darstellungsmittel zu tun vermag; es lenkt wegen des ungewohnten Aufnahmestandortes die Aufmerksamkeit auf sich und läßt das Bild eingehender studieren. So wird es für Bäder und Kurorte, für Sanatorien und Einzelhäuser, Schlösser und Güter, Vergnügungsetablissements und vornehmlich für industrielle Unternehmungen mit ganz besonderem Nutzen Verwendung finden können.

Ein Literatur-Verzeichnis und eine Reihe von Berichten mit Bildern vollendet die Ausstellung, deren Zusammenstellung von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Ewald, Studienrat an der Staatlichen Baugewerksschule Neukölln, besorgt worden ist.

Die Aufgaben und Verwertungsgebiete des Luftbildes sind vielgestaltig und bringen für viele Zwecke Arbeitserleichterung und Kostenverringerung. Es ist zu wünschen, daß durch möglichst umfangreiche Verwertung in der Praxis eine weitere Ausgestaltung erreicht und damit auch dem gesamten Luftfahrwesen gedient wird.

Das nicht ratifizierte Abkommen von Barcelona. Seit der Beendigung der Verkehrskonferenz von Barcelona sind mehr als fünf Vierteljahre vergangen und noch hat mit Ausnahme von Albanien kein einziger Staat die dort getroffenen Übereinkommen betreffend die Binnenschiffahrt ratifiziert. Deutschland ist bekanntlich durch den Versailler Friedensvertrag gezwungen, diese Abkommen von vorneherein anzuerkennen. Auffallend ist, daß selbst Frankreich bisher nicht zu einer Ratifikation hat kommen können, trotzdem es der eigentliche Veranlasser war derjenigen Bestimmungen, die z. B. Holland, die Schweiz und andere nicht ratifizieren wollen. V. K.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Barcelona gegen Straßburg. Auf Veranlassung des Völkerbundes hat bekanntlich im Frühjahr 1921 in Barcelona eine internationale, von 43 Staaten beschickte „Conference generale des communications et du transit" getagt, die nützliche Arbeit verrichtet und am 20. April 1921 ein bedeutsames Schlußprotokoll unterzeichnet hat. Gerade auch für die Binnenschiffahrt ist ein neues internationales Recht damit angebahnt worden, das durchaus vorbildlich für alle Zeit sein kann, wenn auch noch gewisse Schönheitsfehler darin sind, die der Verbesserung bedürfen, so insbesondere bezüglich des Begriffs der internationalisierten Ströme, der bisher recht sehr unbefriedigend und ungerecht definiert worden ist. Hiervon abgesehen aber ist das neue internationale Verkehrsrecht für die Binnenschiffahrt, das in Barcelona festgelegt worden ist, durchaus annehmbar, und wenn auch die Ratifizierung durch die meisten Staaten noch aussteht, so kann es doch keinem Zweifel unterliegen, daß sie ziemlich allgemein und ohne nennenswerten Widerstand erfolgen wird.

Umso unbegreiflicher ist es, daß sich die Straßburger Zentralkommission für den Rhein in ihrem bekannten Beschlusse vom 10. Mai 1922, der den Bau des Kembser Seitenkanals genehmigte, um das in Barcelona neu geschaffene, allgemeine, grundsätzliche, verbindliche Recht überhaupt nicht gekümmert hat, so daß dieses gleich im ersten Falle seiner praktischen Anwendung beiseite

gesetzt werden soll. Das ist nicht nur deshalb unverständlich, weil alle sieben in Straßburg vertretenen Staaten auch das Barcelonaer Protokoll ein Jahr früher mitunterzeichnet haben, sondern vor allem auch deshalb, weil der Versailler Frieden, der ja überhaupt erst der Straßburger Kommission in ihrer neuen Zusammensetzung zum Leben verholfen hat, in seinem Art. 354 ausdrücklich festgelegt hat, daß die Vereinbarungen der vom Völkerbund einzuberufenden Verkehrskonferenz grundsätzlich den Vorrang vor allen gegenteiligen Beschlüssen der Internationalen Rheinkommission haben sollen. Diese Tatsache, daß „Barcelona vor Straßburg" geht, scheint in den Erörterungen bisher nicht genügend beachtet worden zu sein. Der betreffende Abschnitt des Versailler Art. 354 lautet nämlich:

„Im Falle einer Nichtübereinstimmung der Rheinschiffahrtsakte mit den Bestimmungen des in Art. 338 erwähnten allgemeinen Abkommens, das sich auf den Rhein beziehen wird, gelten die Bestimmungen des allgemeinen Abkommens."

Dieses in Aussicht gestellte allgemeine Abkommen ist eben das von Barcelona. Nun gehören zwar die Bestimmungen vom 10. Mai, die den Kembser Kraftwerkkanal betreffen, streng genommen, nicht zur Rheinschiffahrtsakte; dennoch aber ist der Grundgedanke unverkennbar, daß die internationale Rheinkommission keine Beschlüsse fassen darf, die gegen das vom Völkerbund inaugurierte „allgemeine Abkommen", d. h. aber gegen das Protokoll von Barcelona verstoßen. Die Tatsache, daß die Barcelona-Akte erst 90 Tage, nachdem sie von mindestens fünf Staaten ratifiziert ist (was bisher noch nicht geschehen ist), rechtsverbindlich wird, hat doch schließlich nur formale Bedeutung und kann unmöglich als Vorwand dafür dienen, daß unmittelbar vor der Rechtsverbindlichkeit noch allerhand Ausnahmebestimmungen für diesen oder jenen Fluß international vereinbart werden, ganz abgesehen davon, daß ja gerade für den Rhein ausdrücklich feststeht: „Die Bestimmungen des allgemeinen Abkommens gehen vor."

Wie ist nun unter solchen Umständen der Straßburger Kanalbeschluß vom 10. Mai vereinbart, etwa mit dem Art. 10 des „Statut relatif au régime des voies navigables d'intéret international" (abgedruckt im Jahrgange 1921 der „Rheinquellen", S. 88 ff.), worin es u. a. heißt:

„Tout Etat riverain est tenu, d'une part, de s'abstenir de toutes susceptibles... de diminuer les facilités de la navigation."

In Art. 14 heißt es denn gar noch, daß eine etwa bestehende internationale Kommission, der auch Nicht-Uferstaaten angehören:

‚devrait s'inspirer exclusivement, sous réserve des dispositions de l'article 10, des intérets de la navigation."

Wer kann behaupten, daß die Straßburger Kommission sich bei ihrem Beschluß vom 10. Mai an diese Verpflichtung des Art. 14 gehalten hat? Dabei ist sowohl die Internationalisierung des Rheines wie seine Schiffbarkeit bei Kembs unbestritten, so daß die Anwendbarkeit des Art. 14 über jeden Zweifel erhaben ist. Des weitern heißt es im Art. 1 des „Annexe III" der Barcelona-Akte bei der Erörterung des Begriffs der internationalisierten Wasserwege:

„Il est entendu . . . que les canaux latéraux établis en vue de suppléer aux imperfections d'une voie d'eau sont assimilés à cette dernière."

Nach französischer Phraseologie soll der Kembser Seitenkanal ja auch dazu dienen, die „imperfections" der natürlichen Rheinschiffahrtsstraße zu verbessern. Wie kann man sich dann aber in Straßburg der unvermeidlichen logischen Schlußfolgerung entziehen, daß dann eben auch der Seitenkanal der natürlichen Wasserstraße „assimiliert" werden, d. h. im Sinne des Zusammenhangs, ebenfalls internationalisiert werden muß? Wie kann man dann zugestehen, daß ein bis Basel hinauf „internationaler" Wasserweg plötzlich durch ein „nationales" Kanal-Zwischenstück unterbrochen werden soll? Das ist doch schließlich nichts mehr und nichts weniger als Sabotierung der in Barcelona vereinbarten, als ausnahmslos gültig gedachten völkerrechtlichen Grundsätze.

Gemäß Art. 46 der noch in Geltung befindlichen Mannheimer Akte erlangen die Beschlüsse der Zentralkommission für die Uferstaaten erst dann Verbindlichkeit, wenn die betreffenden Regierungen dazu ihre Genehmigung gegeben haben." Eine Ratifizierung des Straßburger Beschlusses vom 10. Mai durch die Rhein-Uferstaaten würde aber eine Ratifizierung der Barcelonaer Akte durch dieselben Staaten unmöglich machen und umgekehrt. Beide sollten eigentlich in nächster Zeit erfolgen. Wie will man aus diesem immer schlimmer werdenden Rechtswirrwarr herauskommen?

Nicht unerwähnt sei schließlich auch, daß Ausnahmen der Grundsätze der Barcelonaer Akte für den Oberrhein nur dann rechtsgültig werden können, wenn die Ratifizierung des Straßburger Abkommens vom 10. Mai durch alle sieben in der Kommission vertretenen Staaten einstimmig erfolgt, denn Art. 9 des Annexe III der Barcelonaer Akte läßt Ausnahmen nur zu: „avec le consentiment unanime de tous les Etats... représentés à la commission Internationale de ladite voie d'eau." Die Verweigerung der Ratifizierung des Straßburger Abkommens durch auch nur einen Uferstaat muß also (gemäß Art. 19 des Annexe III) zu einer Nachprüfung der Vereinbarung durch das „Comité Permanent des Communications et du Transit" und somit, im Falle eines Widerspruches zu den Barcelonaer Grundsätzen, zur Annullierung führen. V. K.

Frankreich und der elsässische Rheinseitenkanal. Bekanntlich hat Frankreich vor der internationalen Rheinkommission s. Zt. kein Projekt für den von ihm vorgeschlagenen Rheinseitenkanal von Basel bis Straßburg vorlegen können. Nur für die erste Staustufe Basel—Kembs war ein Projekt vorhanden. Es hat daraufhin die Rheinkommission von Frankreich die Einreichung eines Gesamtprojektes verlangt, und infolgedessen hat das französische Ministerium für öffentliche Arbeiten unterm 14. Februar 1922 ein Übereinkommen abgeschlossen mit dem „Consortium des canaux d'Alsace et Lorraine", vertreten durch Herrn Petittalot in Paris. Das Consortium besteht aus folgenden vier Gesellschaften: 1. Société des Grands travaux de Marseille; 2. Maison Fougerolles fréres; 3. Société générale d'Entreprises und 4. Compagnie d'Entreprises hydrauliques et de travaux publics. Der Artikel 5 der Übereinkunft bestimmt, daß das Gesamtprojekt der Verwaltung in mindestens 10 Monaten, nachdem das Consortium die nötigen Ermächtigungen für seine Studien im Gelände erhalten hat, einzureichen ist. Die vorbereitenden Arbeiten sind nun im Gange, und es ist anzunehmen, daß das Projekt bis Anfang 1923 vorliegen wird. V. K.

Zum Straßburger Kompromiß. Die „Deutsch-schweizerische Wirtschaftszeitung", das Organ der deutschen Handelskammer in der Schweiz, spricht sich über den in der Oberrheinfrage zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz vereinbarten Kompromiß folgendermaßen aus: „Fassen wir den praktischen Wert des Kompromißvertrages zusammen, so ergibt sich, daß er für Frankreich einen sofort greifbaren und gesicherten Erfolg bedeutet, denn es ist auf alle Fälle zum Bau des Seitenkanals berechtigt, mag nun die Schweiz zu dem Stau des Rheines bis zur Birsmündung ihre Zustimmung erteilen oder nicht. Dagegen ist die Zustimmung der drei interessierten Staaten zum schweizerischen Regulierungsprojekt zunächst nur von ideellem Wert, insofern, als sie eine Anerkennung der Nützlichkeit und Ausführbarkeit desselben bedeutet. Über diesen mehr moralischen Erfolg hinaus aber hat die Schweiz die Regulierung noch nicht wesentlich fördern können, denn bindende Verpflichtungen, sich an ihren Kosten zu beteiligen, sind Deutschland und Frankreich nicht eingegangen, und damit ist praktisch die Ausführung der Regulierung überhaupt noch nicht gesichert. V. K.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 26. Juli. Die durch den holländischen Schifferstreik erhoffte Besserung für den Kohlenversand in östlicher Richtung ist bis jetzt nicht eingetreten. Man rechnet nunmehr in der kommenden Woche bestimmt auf eine Zunahme in der Kohlenverfrachtung über den Wasserweg zur Weser und Ems und nach Hannover. Die etwas bessere Kohlenförderung in der Berichtswoche kam vornehmlich der Eisenbahn zu gute, die restlos die geforderten 21 000 und mehr (20 000 i. d. Vorw.) Leerwagen stellen konnte. Eine Zunahme der Leerraum-Ansammlung vor Schleuse 7 und in Häfen ist nicht zu verzeichnen, weil die Schiffahrttreibenden einen Teil ihrer Schiffe zum Rhein brachten bzw. leer nach Emden zur Übernahme von Erz, Getreide usw. fahren lassen. Der Schleppbetrieb arbeitete bei dem geringen Ausfuhrverkehr prompt.

Die Gütereinfuhr von See in den Ruhrbezirk war durchweg gut, dagegen von der Weser und aus Hannover mäßig. Der Zementumschlag über den Wasserweg zum Westen war etwas besser, doch bewegte er sich noch immer in bescheidenen Grenzen. Aus Emden wurde vornehmlich Erz und Getreide in den Industriebezirk gebracht. Die Umschlagsbetriebe für Entladung der Erzschiffe konnten wiederum gut beschäftigt werden. Der Verkehr auf den Hafen- und Kleinbahnen war befriedigend.

In Emden sind aus Schweden Eisenerze eingegangen. Einige für Rotterdam bestimmte Seedampfer wurden infolge des Streiks in Holland über Emden geleitet; aus dem gleichen Grunde sind in deutschen Nordseehäfen auch größere Mengen englischer Kohlen eingeführt worden. Von La Plata liefen in Emden zwei Dampfer mit Getreide ein. Den Bemühungen der Schiffahrttreibenden war es trotz der hohen Unkosten möglich, die nötigen leeren Kähne nach Emden zu bringen, um die eingegangenen Güter meist wasserseitig übernehmen und über die Kanäle weiter verfrachten zu können. Es wäre zu wünschen, wenn die Kohlenverfrachtung zur Ems und Weser, die seit einem Vierteljahr mit ganz geringen Ausnahmen sehr zu wünschen übrig läßt, besser würde. Der Seemaschinistenstreik hat die Entladung der in Emden eingegangenen Seedampfer nur wenig beeinflußt; es leiden z. Zt. vornehmlich die Dampfer mit eigenen Löschvorrichtungen darunter. Die Ausfuhr seewärts ruht meist.

Die Schiffer beharrten weiter auf der Wochenzulage, die im Rheingebiet gezahlt wird, und lehnten die vom Arbeitgeberverbande zugestandene Teuerungszulage von 20 Proz. für den Monat Juli ab, obwohl diese nur wenig hinter der Forderung

zurückbleibt. Für den Monat August wurden von den Arbeitnehmern neue Lohnforderungen gestellt.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund	44 (67)	54 (49)	98 (116)	31 (52)	2 (3)
Hamm i. W.	9 (10)	15 (8)	24 (18)	9 (10)	2 (1)
Münster i. W.	14 (7)	10 (3)	24 (10)	14 (7)	1 (0)

Wanne-West: Kohlenumschlag . . . . . 35965 (31380) t
Ost: Umschlag auf Schiff . . . . . 998 (—) t
Umschlag von Schiff . . . . . 998 (—) t
Zufuhr von Eisenbahn . . . . . 2497 (1417) t
Abfuhr zur Eisenbahn . . . . . 1312 (1354) t
Unser Fritz: Kohlen- und Koksumschlag . . . . 6228 (6224,2) t
Hafen Nordstern: Kohlenumschlag . . . . . 6455 (6870) t
Schleuse Münster:
Südl. Richt.: 40 (37) Schleppzüge mit 88 (74) beladenen Kähnen mit 41254 (34717) t. Nördl. östl. Richt.: 44 (35) Schleppzüge mit 102 (72) beladenen Kähnen mit 54962 (37066) t.

Dortmund, 26. Juli. Die Gütereinfuhr von den Seehäfen nach hier hat in der Berichtswoche gegenüber den Vorwochen etwas nachgelassen. Der Grund dürfte sowohl in dem noch herrschenden Seemaschinistenstreik als auch in der mangelhaften Kohlenzufuhr vom Ruhrbezirk nach Ems und Weser und dem damit verbundenen Mangel an Leerraum zur Übernahme der von See eingehenden Gütermengen zu suchen sein. Die Zufuhr an Eisenerz aus Schweden nach Emden hat in der Berichtszeit wieder eine Besserung erfahren, da einige Erzdampfer, die für Rotterdam bestimmt waren, wegen des holländischen Schifferstreiks über Emden geleitet wurden. Da die Entladung der Dampfer, welche keine eigene Löschvorrichtung haben, von dem Maschinistenstreik nicht berührt wird, und die Schiffahrttreibenden genügend Schiffe leer nach Emden zur Erz- und Getreideübernahme fahren lassen, so dürfte voraussichtlich die Gütereinfuhr von See in den westfälischen Industriebezirk sich wieder bessern. Der holländische Streik hatte auch eine größere Einfuhr englischer Kohlen in Emden zur Folge, die über die westdeutschen Kanäle statt zum Teil von Rotterdam über den Rhein den Verbrauchsstätten zugeführt werden. Die Güterausfuhr ließ sowohl von den Zechen- und Kohlenumschlagshäfen als von hiesigen Häfen zu wünschen übrig. Die Beschäftigung der Umschlagsvorrichtungen war meist gut. Es verkehrten in der Berichtswoche in hiesigen Häfen 98 (116) Schiffe, von denen 44 (67) ein- und 54 (49) ausgelaufen sind. Beladen liefen 31 (52) Schiffe mit meist Eisenerz ein; außerdem gingen 2 (3) leere Kähne ein. In derselben Zeit verließen 2 (3) beladene Kähne, sowie 41 (38) leere und 11 (13) Schleppdampfer die Häfen. Der Verkehr über die Hafen- und Kleinbahn war dem Wasserumschlag entsprechend. Der Gesamtgüterumschlag in den Häfen betrug in diesem Jahre bis jetzt 547 479 t, wovon 521 848 t zur Ein- und 25 631 t zur Ausfuhr gehörten.

Hamm i. W., 26. Juli. Der Schiffsverkehr war in der Berichtswoche zufriedenstellend. Angekommen sind 9 (10) Schiffe mit zusammen 4767 (5497) t Steinkohlen, Weizen, Zucker und Kies. Abgeschleppt wurden 13 (7) leere Schiffe, 1 Schiff mit 340 t Zement und 1 Schiff mit 100 t Hafer (1 mit Holz). Umgeschlagen wurden vom Wasser zusammen 7880 (3107) t Steinkohlen, Getreide und Kies. Zum Wasser gingen 640 (—) t.

Wanne, 26. Juli. Im Umschlagsbetrieb hat sich in der Berichtswoche nichts geändert. Die Kohlenzufuhren waren etwas reichlicher. Im Westhafen betrug der Umschlag 35 965 (31 380) t. Im Osthafen wurden 998 (—) t verladen. Eingang über die Reichsbahn 2497 (1417) t, Ausgang 1312 (1354) t.

Hafen Zeche Unser Fritz, 26. Juli. In der Betriebswoche wurden 6228 (6224,2) t Kohlen und Koks umgeschlagen.

Hafen Nordstern, 26. Juli. Der Hafenumschlag in der Berichtswoche betrug 6455 (6870) t.

Münster, 26. Juli. Der Schiffseingang in der Berichtswoche bestand in 14 (7) beladenen Schiffen, die eine Gesamtladung von 3231 (957) t Kohlen, Holz, Getreide usw. brachten. Der Ausgang belief sich auf 9 (3) leere und 1 (0) mit 600 t Zement beladenen Kahn für Holland. Es arbeiteten die beiden städtischen Kräne je 4 Tage in der Berichtswoche. Auf dem Südkai löschte der 1. Kahn 3 Tage und der 2. Kahn 1 Tag. Die anderen Umschlagsvorrichtungen ruhten. Schleuse Münster: Südl. Richtung: 40 (37) Schleppzüge mit 27 (14) leeren und 88 (74) beladenen Kähnen. Gesamtladung 41 254 (34 717) t. Nordöstl. Richtung: 44 (35) Schleppzüge mit 17 (19) leeren und 102 (72) beladenen Kähnen. Gesamtladung 54 965 (37 066) t.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Emden, 26. Juli. In der Berichtswoche trafen hier 26 500 t Erz und Schwefelkiese von Skandinavien und 13 500 t englische Kohlen ein. Der Kahnraum war immer noch sehr knapp, da in der Berichtswoche im Talverkehr auf dem Kanal keine Besserung eingetreten ist. Kohlen und Eisen sind aus diesem Grunde und wegen des Streiks der Seemaschinisten seewärts nicht verladen worden.

d) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.
für die Woche vom 15. Juli bis 21. Juli 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte
Schiffsfrachten in Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	215,—	211,—	—	285,—	281,—	325,—	321,—	—
b) Unterspree	231,—	—	—	301,—	—	341,—	—	—
2. Rohzucker in Säcken	—	216,—	333,—	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer Beladung unter			1,40 m
20 %	„	„	„	1,30 „
30 %	„	„	„	1,20 „
40 %	„	„	„	1,10 „
50 %	„	„	„	1,00 „

Die starken Niederschläge in den ersten Tagen der Berichtswoche haben den Wasserstand der Oder vorübergehend aufgebessert, so daß sich die festliegenden Fahrzeuge in Bewegung setzen konnten. Ein größerer Teil dieser Fahrzeuge dürfte noch seinen Bestimmungsort erreichen. Indessen ist der Wasserstand inzwischen wieder bedenklich zurückgegangen. Die Tauchtiefe für Cosel und Breslau ist am 22. d. M. auf 1,18 m festgesetzt worden.

Der Umschlag in den oberen Häfen war in der Berichtswoche unbedeutend.

In Stettin und Hamburg beeinträchtigt der Streik des technischen Seeschiffspersonals das Verladegeschäft.

Wasserstände:

Ratibor	am 15. 7. 22 = 1,23 m	am 21. 7. 22 = 1,44 m
Ransern	„ 15. 7. 22 = 1,16 m	„ 21. 7. 22 = 2,94 m
Glatz	„ 15. 7. 22 = —0,28 m	„ 18. 7. 22 = —0,03 m

e) Elbe und Saale.

Elbschiffahrtstag. Am 24. August findet zu Magdeburg im Zusammenhang mit der Mitteldeutschen Ausstellung für Siedelung, Sozialfürsorge und Arbeit ein Elbschiffahrtstag statt, der zum erstenmal die Vertreter der gesamten Elbeschiffahrt mit den zuständigen Reichs- und Landesbehörden, Handelskammern, Magistraten und sonst interessierten Körperschaften und Persönlichkeiten des Elbe-Wirtschaftsgebietes zusammenführen soll. Als Hauptpunkt steht die Niedrigwasserregelung der Elbe auf der Tagesordnung, ein Thema, das durch die traurigen Erfahrungen der vorjährigen Niedrigwasserperiode, außerordentlich zeitgemäß ist und durch die Verbindung mit den verschiedenen thüringischen und sonstigen Talsperrenprojekten besonderes Interesse verdient. Die technische Seite des Problems wird von Geh.-Rat Dr. Engels, Prof. der techn. Hochschule Dresden, die wirtschaftliche von Dr. Dücker, Syndikus der Handelskammer Hamburg, behandelt werden. Ein weiterer Vortrag, gehalten von dem Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt, Hauptmann a. D. Thiele, wird der Bedeutung der Elbe als Verkehrsstraße gelten und in zahlreichen neu aufgenommenen Lichtbildern die Verkehrsmittel und Umschlagsanlagen der Elbe zur Darstellung bringen. Für den Nachmittag ist eine Besichtigung der Magdeburger „Miama", besonders deren Verkehrsabteilung vorgesehen, an welche sich dann noch eine kurze Stromfahrt an den Magdeburger Ufern entlang anschließen soll. Die Vorbereitung und Leitung der Veranstaltung liegt in den Händen der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt E. V., Magdeburg, Kaufhof 3.

f) Östliche Wasserstraßen.

Die Weichselfrage ist in letzter Zeit in der Öffentlichkeit besprochen und in der polnischen Presse so dargestellt worden, als ob die Botschafterkonferenz die von der alliierten Grenzkommission festgesetzte deutsch-polnische Weichselgrenze einschließlich der fünf umstrittenen Dörfer bestätigt habe. Dazu ist nach der Tel.-Union zu bemerken, daß die Weichselgrenze zwar am 27. August 1921 von der Botschafterkonferenz festgesetzt und bestätigt und von der Grenzkommission am 13. März 1922 in Kraft gesetzt wurde. Da aber gegen diese Festsetzung die deutsche Regierung Einspruch erhob, vertagte die Botschafterkonferenz

am 25. März die Besitznahme der Grenze und bestimmte, daß die Besitznahme erst erfolgen solle, wenn zwischen Polen und Deutschland über den Zugang zur Weichsel ein vorläufiges Abkommen geschlossen sei. Die Verhandlungen über das vorläufige Abkommen haben am 20. Mai 1922 in Marienwerder begonnen. Von deutscher Seite sind dazu 7 Vorschläge gemacht worden, nämlich:

1. Freier Verkehr der Bewohner Ostpreußens ohne Zoll- und Paßkontrolle auf dem östlichen Weichselufer mit Ausschluß der fünf Dörfer sowie auf der Weichsel;
2. Freier Gemeingebrauch der Weichsel (Ufer, Strom) durch die Bewohner Ostpreußens;
3. Freie Benutzung der Verladestellen und Hafenanlagen sowie das Recht auf ihren Ausbau und ihre Unterhaltung nebst Vorbehalt des Rechtes auf Anlegung neuer Verladestellen und Häfen;
4. Gewährleistung hinreichender Fahrwassertiefen in der Weichsel;
5. Freier Schiffahrtsverkehr mit ostpreußischen Häfen und begünstigter sonstiger Schiffahrtsverkehr;
6. Freie Beförderung aller Deichbaumaterialien;
7. Sicherstellung der deutschen Fischereirechte auf der Weichsel und ihre Ausübung.

Bei Beginn der Verhandlungen stellte sich heraus, daß eine Prüfung des Geländes sowie die Kenntnisnahme der Wünsche der an der Weichsel wohnenden deutschen Bevölkerung nötig sei. Daraufhin wurden die Verhandlungen vertagt, die Ortschaften und Deiche besichtigt und die Wünsche der Bewohner entgegengenommen. Am 2. Juni 1922 wurden die Beratungen über das vorläufige Abkommen wieder aufgenommen, aber auch nicht abgeschlossen. Nach dem Abschlusse des vorläufigen Abkommens soll später das endgiltige erfolgen. Das Schicksal der fünf Weichseldörfer ist also noch in weite Ferne gerückt.

g) Ausland.

Tschechoslovakische Wasserstraßenpläne.

Die Tschechoslovakische Regierung hat einen Kredit von fünf Millionen Kronen eröffnet für die Vorarbeiten zur Erstellung einer Wasserstraße von den Karpathen bis zum Schwarzen Meere und eines Binnenhafens in Szap an der Theiß, der mit allen modernen Einrichtungen versehen sein soll, ferner für die Korrektion von Flüssen. Die ungarische Regierung soll bereits ihre Zustimmung erteilt haben zur Vornahme der Arbeiten an der Theiß, soweit sie auf ihren Boden zu liegen kommen. Die Arbeiten werden schon in kürzester Zeit an die Hand genommen, so daß, wie man annimmt, schon im Frühjahr 1924 das erste Schiff von Szap nach dem Schwarzen Meere fahren kann. Die Theiß ist bekanntlich ein äußerst wasserreicher Nebenfluß der Donau, der zwischen Belgrad und Peterwardein in die Donau mündet. Sie ist 1358 km lang und wurde teilweise schon vor Jahren korrigiert wegen der riesigen Überschwemmungen, die sie zeitweise verursachte.

V. K.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Gemeinsame Tagung des Rheinschiffahrts-Verbandes Konstanz, e. V. und des Nordost-Schweizerischen Verbandes für Rhein—Bodensee, St. Gallen, in Konstanz am Samstag, den 8. Juli 1922.

Nach einer zehnjährigen Pause hatten sich die Mitglieder des Rheinschiffahrts-Verbandes Konstanz und des Nordost-Schweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein—Bodensee am Samstag, den 8. Juli, zu einer gemeinsamen Tagung im Konziliumsaale zu Konstanz zahlreich zusammengefunden.

Vorher hatten schon die beiden Verbände gesondert ihre Generalversammlnugen in Konstanz bzw. Kreuzlingen abgehalten.

Den Vorsitz des Rheinschiffahrts-Verbandes Konstanz führte der neu ernannte 1. Vorsitzende, Kommerzienrat Stiegeler, Konstanz, der an die Stelle des langjährigen und vor kurzem zurückgetretenen Vorsitzenden, Geh. Kommerzienrat Ludwig Stromeyer, gekommen ist. Aus dem vom Geschäftsführer, Handelskammersyndikus Braun, Konstanz, in der Generalversammlung des Rheinschiffahrts-Verbandes erstatteten Geschäftsbericht ist hervorzuheben, daß die Vorarbeiten für die Durchführung des Ausbaues der Oberrheinstrecke Basel—Konstanz als Kraftquelle und Großschiffahrtsstraße in letzter Zeit sehr weit gediehen sind. Mit dem Bau von einigen großen Kraftwerken (Niederschwörstadt, Dogern bei Waldshut und Rekingen) werde voraussichtlich bald begonnen werden. Dadurch werde auch die Großschiffahrtsstraße in ihrem Ausbau ohne weiteres gefördert. Sehr erfreulich und dankbar anzuerkennen sei das ersprießliche Zusammenarbeiten zwischen Baden und der Schweiz in der erwähnten Frage. Die zur Behandlung der betr. Angelegenheit eingesetzte deutsch-schweizerische Kommission hat schon des öfteren getagt und ist zu sehr erfreulichen Beschlüssen bezüglich der Uebernahme der endgültigen Projektierungsarbeiten und der weiteren zur Verwirklichung des großzügigen Planes, welcher in hervorragender Weise zur wirtschaftlichen Erschließung des Oberrheins und der Bodenseegegend dient, erforderlichen Tätigkeiten gekommen.

Es dürfte demnach damit gerechnet werden, daß es möglich sein werde, gemeinsam mit der Schweiz, die uns von Gott und der Natur geschenkte mächtige Kraftquelle und wunderbare Großschiffahrtsstraße des Oberrheins zu erschließen und uns nutzbar zu machen, ehe andere Staaten, vielleicht unter weitgehender Inanspruchnahme deutscher Arbeitskräfte, ihr Wasserstraßennetz vollständig ausbauen und dadurch noch eine größere wirtschaftliche Überlegenheit bekommen, wie es jetzt der Fall ist. Bei der Bauwürdigkeit des Projektes und bei den außerordentlich günstigen Vorbedingungen, wie sie kaum bei einer Wasserstraße in Mitteleuropa zu finden seien, dürfe auch erwartet werden, daß sich für die Kosten des Ausbaues das nötige Privatkapital im Inland und Ausland finden werde.

An Sicherheit lasse diese Kapitalanlage doch gewiß nichts zu wünschen übrig.

Bezüglich der Regulierung der Bodensee-Wasserstände wird darauf hingewiesen, daß auch diese Vorarbeiten einen erfreulichen Fortgang nehmen.

Im Auftrage des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein—Bodensee habe Ingenieur H. Sommer in St. Gallen eine Denkschrift über die Bodenseeregulierung ausgearbeitet, die in einem umfangreichen Bande jetzt vorliege und der Durchführung des Planes in hervorragendem Maße diene.

Die vorgeschlagene Satzungsänderung, welche hauptsächlich die Erhöhung der Mitgliederbeiträge betrifft, ist von der Generalversammlung einstimmig genehmigt worden.

In der gemeinsamen Tagung begrüßte zunächst Herr Kommerzienrat Stiegeler die imposante Versammlung, dabei Herrn Arbeitsminister Dr. Engler, Karlsruhe, und den Ehrenpräsidenten, Geh. Kommerzienrat Strohmeyer, besonders erwähnend und seiner großen Freude über den zahlreichen Besuch der Schweizer und Vorarlberger Herren Ausdruck gebend. Die vielen Vertreter der Regierungen, Gemeinden, Handels-, Handwerks- und Landwirtschaftskammern, die Landtagsabgeordneten konnten nicht einzeln aufgeführt werden. Herr Dr. Hautle, Präsident des Nordost-Schweiz. Verbandes, erwiderte hierauf und gab seiner großen Freude darüber Ausdruck, daß es nunmehr wieder möglich geworden sei, ohne große Paßschwierigkeiten die gemeinsame Tagung abzuhalten. Es folgten sodann zwei Vorträge, und zwar vom Generalsekretär Ing. Härry, Zürich, über: „Die Bodensee-Abflußregulierung" und vom Baurat J. Altmayer, Karlsruhe, über: „Beitrag zur Frage der Wirtschaftlichkeit der Wasserkräfte des Oberrheins von Basel bis Konstanz".

Herr Ingenieur Härry gab einen Rückblick über die Entstehung des Bodensees und über seine Veränderungen im Laufe der Jahrhunderte sowie über die Wasserstände und das Zuflußgebiet des Sees. Er beleuchtete sodann die Notwendigkeit der Regulierung der Bodensee-Wasserstände und der Vorteile, welche hiervon hauptsächlich für die Wasserkraftwerke am Rhein entstehen.

Herr Baurat Altmayer erbrachte an Hand von sehr interessanten Tabellen den Nachweis von der Wirtschaftlichkeit des Ausbaues des Oberrheins als Kraftquelle. Er wies nach, wie die zu gewinnenden hydroelektrischen Kräfte sehr billig zu stehen kommen und jedenfalls weit unter dem Preis von der bei anderen ähnlichen Kraftwerken zu gewinnenden Elektrizität bleiben. An diese Tagung im altehrwürdigen Konziliumssaale schloß sich ein gemeinsames Essen im Vereinshaus von St. Johann an, wo Geh. Rat Strohmeyer, Arbeitsminister Dr. Engler, Karlsruhe, und Landamann Dr. Riegg, St. Gallen, Begrüßungsansprachen hielten. Ein Bodansquartett erfreute die Gäste mit einigen Liedern.

Um 2 Uhr brachte ein Dampfer die Kongreßteilnehmer nach der lieblichen Insel Reichenau, wo sie mit der Musik der Gemeinde Reichenau empfangen und nach dem Münster geleitet wurden, dessen Besichtigung unter der Leitung des Herrn Münsterpfarrers Neßler das volle Interesse der Gäste fand. Nach einer kurzen Rast im Hotel Mohren während der der vom Rheinschiffahrts-Verband gebotene Kaffee eingenommen wurde, begaben sich die Teilnehmer wieder unter Musikbegleitung nach dem Dampfersteg und fuhren von dort aus nach dem freundlichen Schweizerort Ermatingen. Hier waren die Mitglieder des Rheinschiffahrts-Verbandes Gäste der Schweizer. Es zeigte sich hierbei wiederum die altbewährte Schweizer Gastfreundschaft. Der Empfang war ein außerordentlich herzlicher. Musik- und Gesangverein Ermatingen wirkten hierbei mit. Regierungsrat Dr. Hofmann, Frauenfeld hielt eine von Herzen kommende und zu Herzen gehende Begrüßungsansprache namens der Regierung des Kantons Thurgau. Ferner sprachen noch Herr Advokat Balmer namens der Association Suisse pour la Navigation Genève, du Rhone au Rhin, Genf, auf die Notwendigkeit der Zusammenarbeit der deutschen und Schweizer Verbände hinweisend.

Reg.-Rat Dr. Wettstein, Zürich, Gemeindeamann Müller, Ermatingen, Arbeitsminister Dr. Engler, Karlsruhe hielten ebenfalls begeistert aufgenommene Reden.

Geh. Oberbaurat Dr. Rehbock von der techn. Hochschule, Karlsruhe sprach den Dank der deutschen Teilnehmer für die so gastfreundliche Aufnahme in der schönen Schweiz aus. Später überbrachte noch Herr Baudirektor Dr. Mayer, Stuttgart die Grüße des Südwestdeutschen Kanalvereins und gab ebenfalls seiner Freude über die Zusammenarbeit der Süddeutschen Schiffahrtsverbände und der ähnliche Ziele verfolgenden schweiz. Verbände Ausdruck unter Hervorhebung, daß auch er diese Zusammenarbeit für dringend notwendig halte.

Abends entführte nur allzufrüh der Schweizerzug die Kongreßteilnehmer nach Konstanz, von wo aus dann die Rückfahrt angetreten wurde.

Die ganze Tagung nahm einen sehr schönen Verlauf und wird allen Teilnehmern unvergeßlich bleiben.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		6. 7. cm	7. 7. cm	8. 7. cm	9. 7. cm	10. 7. cm	11. 7. cm	12. 7. cm	13. 7. cm	14. 7. cm	15. 7. cm	16. 7. cm	17. 7. cm	18. 7. cm	19. 7. cm	20. 7. cm	21. 7. cm
Memel	Tilsit	87	88	90	89	87	84	79	74	74	75	73	69	72	73	77	—
Pregel	Insterburg	—48	—44	—53	—50	—55	—55	—53	—55	—54	—54	—52	—48	—44	—42	—48	—
Weichsel	Thorn	8	15	14	10	11	15	13	6	1	—4	—4	—	—	—	—	—
Oder	Ratibor	88	87	86	83	82	85	84	95	134	123	109	146	202	194	163	144
„	Breslau	—78	—80	—82	—85	—72	—83	—76	—82	—82	—74	—74	—52	—93	—52	—60	—40
„	Krossen	27	23	22	23	20	18	18	20	17	17	16	17	28	43	267	83
„	Frankfurt	10	11	8	6	4	3	1	4	5	6	8	9	12	34	55	—
Warthe	Landsberg	—37	—58	—65	—64	—68	—71	—76	—76	—73	—71	—72	—66	—54	+17	+33	42
Netze	Vordamm	—50	—62	—62	—69	—66	—88	—90	—88	—81	—82	—74	—61	—68	+110	115	115
Elbe	Dresden	-198	-203	-209	-214	-216	-225	-220	-231	-203	-199	-209	-205	-186	-188	-136	-124
„	Barby	23	21	17	14	12	10	3	1	3	7	6	17	22	17	28	40
„	Magdeburg	36	32	30	22	19	18	15	14	17	14	12	17	23	17	25	37
„	Wittenberge	39	37	36	32	33	29	23	23	24	20	24	23	25	31	39	72
Saale	Grochlitz	62	54	52	48	44	48	50	48	55	54	52	70	64	64	72	—
Havel	Spandau*)	25	26	24	25	25	23	24	37	36	34	33	38	56	67	64	66
„	Rathenow*)	—16	—16	—15	—15	—19	—19	—20	—20	—17	—17	—18	—16	—16	—12	—13	—3
Spree	Spremberg*)	67	67	67	66	65	68	68	73	73	73	75	70	81	74	84	65
„	Kersdorf*)	181	187	190	189	186	203	198	199	198	197	197	204	210	216	207	206
Weser	Münden (Han.)	110	100	104	108	105	104	124	106	114	110	110	100	128	130	122	122
„	Minden (Westf.)	178	178	175	173	170	168	166	168	169	170	172	170	172	179	185	196
Rhein	Maximiliansau	532	526	521	517	514	517	517	517	515	532	523	534	591	—	—	—
„	Caub	282	274	261	261	259	254	253	256	255	258	262	266	269	292	325	342
„	Cöln	255	246	242	237	229	225	221	222	226	226	227	233	233	246	282	—
Neckar	Heilbronn	31	32	30	37	42	38	32	57	60	70	57	53	80	70	96	110
Main	Hanau	278	279	280	258	272	272	280	278	270	274	298	269	278	277	281	—
Mosel	Trier	18	18	17	14	12	6	8	10	11	25	21	32	18	25	30	—

*) Unterpegel.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.
(Gegründet 1853.) * Telephon: Amt Nord 3631, 3632. * Telegr.-Adr.: Wallbank, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	1560
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	1180
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—
Dampfschiff.-Ges. Neptun	760
Dampfschiff.-Reederei Horn	—
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	527
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	470
Deutsche Ostafrika-Linie	420
Emder Reederei	285
Flensburger Dampfer-Comp.	680
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	950
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	445
Hamburg-Bremen-Afrika	395
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	745
Hansa Dampfschiffahrt	380
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	700

Name	Kurs
Neue Dampfer-Comp., Stettin	385
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	950
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Norddeutscher Lloyd	328
Ocean-Dampfer Flensburg	475
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	320
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	951
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	362
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	—
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	2005
Schles. Dampfer-Comp.	—
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	—
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1800
Ver. Elbeschiff.-Ges.	1000
Woermann-Linie	450

Aus dem geschäftlichen Leben.

Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, Mannheim. Für 1921 wurden 714 517 Mark Abschreibungen vorgenommen, es verblieb ein Reingewinn von 2 770 948 Mark.

Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck. Für 1921 wurden auf 4 300 000 Mark altes Kapital 18 % und auf 3 500 000 Mark neues (mit 25 % eingezahltes) Kapital 4½ % Dividende verteilt.

Hafen-Dampfschiffahrt A.-G., Hamburg. Der Verlustsaldo für Ende 1921 stellt sich auf 10 448 804 Mark.

Deutsche Schiffspfandbriefbank A.-G., Berlin. Aus 580 821 Mark Reingewinn des Jahres 1921 entfielen auf 10 000 000 Mark Kapital 5 % Dividende.

Gebrüder Goedhart A.-G., Düsseldorf. Nach 1 412 330 Mark Abschreibungen verblieb für 1921 ein Reingewinn von 1 808 805 Mark. Die Dividende beträgt 11 % auf 12 000 000 Mark Stammaktien und 6 % auf 6 000 000 Mark Vorzugsaktien.

Schlesische Dampfer-Kompagnie, Berliner Lloyd, A.-G., Breslau. Die Abschreibungen für 1921 betragen 520 979 Mark, der Reingewinn 852 372 Mark, die Dividende 7 %.

Rhein-Seekonzern: Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft **Köln.** Abschreibungen usw. für 1921 1 026 035 Mark, Reingewinn 1 371 372 Mark, Dividende 12 % von 4 500 000 Mark. — Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-A.-G., Münster i. W. Abschreibungen 150 000 Mark, Reingewinn 235 543 Mark. — Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft. Abschreibungen 450 000 Mk., Reingewinn 673 065 Mark, Dividende 12 % von 2 400 000 Mark. — Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft. Verlust 837 717 (854 550) Mark.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 16
15. August

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 30 M. für das Vierteljahr. Im Jahre erscheinen 4 Hefte. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 10 Mark
Sonder-Hefte 20 Mark

Anzeigen kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 10.—

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.
Alle Sendungen, die Anzeigen und Beilagen sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition***, *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Weser—Lahn—Main. S. 247. — Der Oberrhein. S. 250. — Ist die Personenschiffahrt zwischen Hannoversch-Münden und Hameln nach der Kanalisierung der Weser noch lebensfähig? S. 251. — Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete. S. 251. — Kleine Mitteilungen. S. 254. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 260. — Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie S. 260. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 261. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 261. — Patentbericht. S. 261. — Bücherbesprechung. S. 262.

Weser – Lahn – Main.

Die westliche Linienführung der Weser-Main-Verbindung.
Von Bruno Jacob, Hameln a. d. Weser.

In engster Verbindung mit dem Ausbau des west- und süddeutschen Kanalnetzes steht der Ausbau der Weser zu einer erstklassigen Großwasserstraße, deren Kosten, soll anders der Transport von Massengütern sich rentabel gestalten, aufgebracht und verzinst werden müssen durch die Gewinnung von elektrischer Energie. Daß das ein Ziel ist, das nicht nur zu fordern bleibt, sondern eine Realität, mit deren Ausführung ein großer Teil der deutschen Elektrizitätsversorgung überhaupt steht und fällt, das haben die Ausführungen bewiesen, die von seiten der mit der Durcharbeitung der einschlägigen Projekte betrauten Dienststellen bei Gelegenheit der Weserstrombereisung vom 12.—15. Juni d. J. gemacht wurden. Wenn aus dem Umbau der kanalisierten Fulda rund 75 Millionen Kilowattstunden im Jahre und aus den sechs neu auf der Weser zwischen Minden i. W. und Hemelingen neu zu erstellenden Staustufen rund 120 Millionen Kilowattstunden im Jahre zu gewinnen sind, so kann man ermessen, welche großen Strommengen noch die Kanalisierung der beiden Strecken von Hann.-Münden bis Hameln mit 13 Staustufen und von Hameln bis Minden i. W. mit sechs Staustufen freimacht. Dazu kommt noch das in dem Quellgebiete auf rund 250 Millionen Kubikmeter zu veranschlagende Quantum Staubeckenraum, das ähnlich dem der Eddertalsperre genutzt werden kann.

Wenn man auch die umzubauende untere Fuldastrecke zwischen Hann.-Münden und Kassel mit zur Weser rechnen muß, so bleibt doch eine auch bei Kassel endende Großschiffahrtsstraße ein Torso ohne die Fortsetzung nach dem Süden, zum Main hin.

Für diese Verbindung kommen aber drei Linien in Frage, ebenso wie für eine jede dieser drei Linien und ihre Ausführung der Ausbau der Weser zur Großschiffahrtsstraße unumgängliche Voraussetzung ist.

Das am weitesten fortgeschrittene Projekt dieser Weser-Main-Verbindung ist das des Werra-Itz-Kanals, dessen Durcharbeitung Herr Oberbaurat Innecken gelegentlich der jüngsten Weserstrombereisung vortrug. Ohne grundsätzlich etwa hier gegen diese Linienführung polemisieren zu wollen, sollen doch die Schwierigkeiten nicht verkannt sein, die sich ihrer Durchführung entgegenstellen, — und gerade, wenn man etwa diese Zeilen als eine Propaganda für die westliche Trace auffassen wollte, so wird man sich der Tatsache nicht entziehen können, daß die Werra-Linie und die Lahn-Linie einander nicht ausschließen, während dies jede einzelne von beiden in bezug auf die Fulda-Kinzig-Linie tut.

Man könnte demgegenüber auf das Bahnnetz verweisen, das auch die entsprechenden Bahnlinien trägt und diese sich nicht ohne weiteres ausschließen. Aber der Vergleich hinkt, denn ein Lokalverkehr ist im Kanalnetz nicht rentabel, überdies kommt für ihn nur der Transport von Massengütern in Frage, und weiter sind die Anlagekosten für eine Bahnlinie bei weitem nicht so hoch und die Nebenwirkungen auf das umgebende Land nicht so einschneidend wie bei der Schaffung eines Großschiffahrtsweges.

Man geht bei allen diesen Kanalprojekten leider meist immer nur vom Standpunkte der technischen Möglichkeiten aus, ohne genügend auch die volkswirtschaftlichen Grundlagen zu beachten. Technisch läßt sich so ziemlich alles machen, — die Frage bleibt nur, ob dann, selbst wenn man die Möglichkeit der elektrischen Energiegewinnung mit ins Auge faßt, noch die gebaute Strecke rentabel ist.

Die Bedenken gegen den Werra-Itz-Kanal liegen einmal in dem zu hohen Scheitelpunkte, der den Übergang zu sehr erschwert, und auch im tieferen Verlaufe in der Menge und Kürze der Staustufen auf der Nordabdachung des Thüringer Waldes bis nach Münden hin. Wenn auch der zuerst geplante Wassertunnel von 9 km Länge bei Meiningen ausgeschaltet ist, so muß man sich dennoch fragen, ob die „schiefe Ebene“ von 62 m Höhe nicht doch schon ein recht erhebliches Hemmnis für die Abwicklung eines wirklichen Großverkehrs darstellt, — und nur ein solcher kann aber die Anlage eines solchen Werkes und seinen Betrieb lohnen.

Die zweite Frage bleibt die nach der volkswirtschaftlichen Seite.

Selbst wenn die oberfränkischen Erzvorkommen so abbaufähig sind, daß sie einen Massentransport zu den Hütten lohnen, so bleibt doch — ganz abgesehen von den seitens Bayern eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen gegenüber der Main-Donau-Strecke — die offene Frage, einmal, ob nicht der Transport dieser Erze über den Main und Rhein zum Industriegebiet sich billiger und schneller vollzieht als über Itz und Werra mit ihrer Menge von künstlichen Hemmnissen, und ferner, wenn man selbst die Idee des verstorbenen Herrn Ministerialdirektors Dr. Sympher ins Auge faßt, ob und wann es gelingt, bei Minden i. W. neue Hochofenwerke ins Leben zu rufen. Zu wünschen wäre natürlich die Festsetzung einer solchen Industrie an der Kreuzungsstelle von Weser und Mittellandkanal, — die offene Frage bleibt nur, ob fremdes Kapital dazu heranzuziehen ist, resp. ob Minden selbst und sein Bezirk solches Kapital zu investieren vermag.

Fast vollkommen steril aber ist das Gebiet, das die Werra-Itz-Linie durchzieht, und überall hat sich auch das Land Thüringen schon viel zu sehr für einen Unstrut-Saale-Weg zur Elbe hin festgelegt, als daß sich hier allzuviel für die Werra an Schiffsgut herausschlagen ließe.

Die geringen Industrien von Eisenach, Ruhla, Schmalkalden und Suhl kommen doch kaum in Betracht, — und südlich Meiningen, bis Bamberg hin, ist weder Bergbau noch auch nur die geringste Industrie zu registrieren.

Nicht bestritten, sondern scharf unterstrichen sogar soll aber auch werden, daß Verkehrslinien sich, wenn sie erst bestehen, selbst wieder neuen Verkehr schaffen, — und auch im deutschen Binnenverkehr, resp. dem Verkehr von den mittleren Donauländern namentlich, z. B. Ungarn und Südslawien, kann recht wohl ein Teil, namentlich des Getreideimports vom Südosten, den Wasserweg über die Werra nehmen.

Hüten soll man sich aber — und das gilt für alle diese Linien — vor dem Schlagworte: „Von der Nordsee zum Schwarzen Meere". Natürlich ist es von ungeheurem Werte, die große europäische Binnenwasserstraße zu besitzen, und der Transport von Massengütern innerhalb dieser Linie wird gewaltig erleichtert, nie aber wird z. B. diese Linie den Seeweg von Rotterdam oder Bremen nach Braila ersetzen können. Der ist immer noch der billigere.

Geht man aber dem Ursprunge dieses Schlagwortes nach, so findet man, daß es zuerst in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts auftaucht, als man daran ging, die Richtlinien für ein mitteleuropäisches und deutsches Eisenbahnnetz aufzustellen, und als der Bau des Ludwigs-Kanals auch den Gedanken des Main-Donau-Wasserweges der Öffentlichkeit einhämmerte. —

Im Geiste höre ich schon die Frage, was ich mit diesem wasserwirtschaftlichen „Defaitismus" wolle, — wenn aber die Möglichkeiten einer oder mehrerer Linien einer Prüfung unterworfen werden, so muß es wohl gestattet sein, auch Bedenken geltend zu machen.

Der Anschluß der Weser-Werra-Itz-Verbindung trifft nach meinem Dafürhalten den Main an einem viel zu weit östlich gelegenen Punkte, in einem industriell wie handelspolitisch vollkommenen sterilem Gebiete, — ob Bamberg durch diesen Kanalknoten sich noch entwickeln könnte, muß eine offene Frage bleiben, die nur darin vielleicht ihre Antwort schon heute findet, daß auch bedeutende Bahnknotenpunkte als Ortschaften bedeutungslos geblieben sind.

Es gibt geographisch prädestinierte Gebiete, die man nicht ohne Schaden und ohne Not auszuschalten vermag für die Gesamtentwicklung, — so wie es europäische Schlachtfelder gibt, auf denen sich im Laufe der Jahrhunderte immer wieder die Heerhaufen zusammenballten, so gibt es auch wirtschaftliche Knotenpunkte.

Für den deutschen Westen ist ein solcher Frankfurt a. M. Und das Ziel der südlichen Fortsetzung der Weser kann nur diese Stadt sein. Denn der gesamte Mainlauf hat keinen anderen Platz von gleicher Bedeutung aufzuweisen, der gleichermaßen Handelsstadt, Umschlagsplatz und Bankplatz ist, zugleich auch Industrie- und Messestadt.

Dazu kommt, daß der Weg dorthin auch über ein Gebiet führen kann, das seinerseits als bedeutende industrielle Zwischenstation zwischen Kassel und Frankfurt in Frage kommt. —

Die Fulda-Kinzig-Linie, für die namentlich von Fulda aus der See-Fulda-Main-Kanal-Verein arbeitet, ist zwar erheblich kürzer als die Werra-Itz-Strecke, aber sie durchläuft gleichfalls wirtschaftlich steriles Gebiet. Weder die Tuchmacherstadt Hersfeld noch Fulda mit einiger Industrie sind imstande, irgendwie nennenswerte Güter dem Kanal abzugeben, resp. durch ihn zu empfangen. Der Basalt des Vogelsberges und der Rhön sind die einzigen, hier in Betracht zu ziehenden Massengüter. Auch diese Linie, die an ihrem südlichen Ende eine Bifurkation erhalten soll, einmal durch die Kinzig nach Hanau, zum anderen durch das Sinntal nach Gemünden a. M., muß eine bedeutende Wasserscheide überqueren, den Distelrasen. Der auch hier zuerst ins Auge gefaßte Wassertunnel ist inzwischen fallen gelassen, und nach den Vorentwürfen des Herrn Baurats Uhlfelder, Frankfurt a. M., rechnet man nun mit einer Schleusentreppe, zu der das Wasser für die Scheitelhaltung aus dem westlichen Vogelsberg, der auch hier die größere Regenhöhe ausweist (wie alle unsere deutschen Mittelgebirge auf der Westseite), herangeführt werden soll.

Ohne im einzelnen auch auf dies Projekt einzugehen, dessen Durcharbeitung von seiten der zuständigen Dienststellen ja in Kürze beginnen wird, sei nun auf die westlichste der drei Kanallinien eingegangen.

Die Linie folgt dem Zuge der Fulda, Edder und Schwalm aufwärts, übersteigt dann die Wasserscheide am Herrenwalde, geht mit der Ohm und Lahn abwärts bis Gießen und von hier nach dem Übergange in die Wetterau, der Nidda folgend, nach Frankfurt a. M.

Was namentlich für diese Linienführung spricht, ist die niedrige Lage ihrer Scheitelhaltung im Vergleich mit den beiden konkurrierenden Linien und ferner die Möglichkeit, breitere Flußtäler zu benutzen, als dies z. B. die Fulda-Linie muß, — gegen die Linie spricht die Hochwertigkeit des in den Tälern benutzten landwirtschaftlichen Bodens, von dem allerdings auch wieder, so namentlich im Schwalm- und Niddatale, Flächen durch Begradigung der Schleifen gewonnen zu werden vermögen.

Die Linie nutzt zunächst die Fuldastrecke aus, die durch den in Kürze beginnenden Ausbau der Fulda schon für die Schiffahrt benutzbar wird. Das Walzenwehr bei Kassel schafft in Verbindung mit Ausbaggerung der oberen Strecke des Staues die ausreichende Fahrtiefe, — das feste Wehr bei der „Neuen Mühle" am oberen Ausgange des Kasseler Tales wird beseitigt und ein neues Walzenwehr mit Schleuse ist bei dem Gute Freienhagen vorgesehen. Das Kraftwerk hier will das Gefälle von der Mündung der Edder in die Fulda von 7 m ausnützen, unter Benutzung von vier Turbinen mit 100 cbm/Sek. Wassermenge. Der Ausbau der zunächst nur für die Zwecke der Strombauverwaltung vorgesehenen kleinen Schleuse zu einer Schleppzeugschleuse von 225×12 m ist schon im Plane vorgesehen.

Das weitere in dem Fuldaprojekte jetzt zu beginnende Kraftwerk bei Guxhagen muß für unseren Kanal außer Betracht bleiben, da von der Eddermündung an dieser Fluß bis zu dem Eintritt der Schwalm unter der Altenburg zu benutzen ist. — Bei dieser Gelegenheit sei auch darauf aufmerksam gemacht, daß Edder — von ahd. adrana = die Schnelle — die sprachlich richtigere Form ist gegenüber der amtlich benutzten Form „Eder"; — man kann ein Wort, das lautmalend „die Schnelle" bezeichnen soll, nicht gedehnt sprechen. —

Der Höhenunterschied zwischen der Eddermündung bei Grifte und der Altenburger Mühle, der Schwalmmündung, beträgt 15 m (141 ü. NN., bzw. 156 ü. NN.). Von da an ist die Schwalm zu benutzen. — Der ganzen Edderstrecke und der Fulda käme aber die gesamte Wassermenge der Eddertalsperre, deren normaler Ablauf 18 cbm/Sek. — bei 3 cbm/Sek. Zugang am oberen Ende — betragen soll, zugute, einschließlich der neu noch im Oberlaufe der Edder und deren Nebenflüssen, so im Orketale, zu erstellenden Staubecken.

Die Schwalm gäbe die Leitlinie für den Kanal ab bis zu der Einmündung des Wierabaches in diese am westlichen Fuße des Hügels, der das Städtchen Treysa trägt.

Etwa in der Mitte dieser Strecke, bei 180 m ü. NN., oberhalb der sog. Schwalmpforte bei Kerstenhausen, käme ein auf rund 100 Millionen cbm zu berechnendes Staubecken zu liegen. Die Staustelle liegt unterhalb Kerstenhausen, die Breite der Talsohle an der Sperrstelle mit guten Anschlüssen beträgt etwa 300 m. Die Stauhöhe beträgt 26 m, so daß der Stauspiegel auf 206 NN. zu liegen käme. Damit wäre aber ein Stau erreicht, der fast bis nach Treysa hin reichte und bis hier keine weitere Staustufe mehr nötig machte. Die Staufläche beträgt 750 ha, das Niederschlagsgebiet 940 qkm, der Stauinhalt wie schon gesagt, 100 Mill. cbm und die jährliche Abflußmenge der Schwalm ist auf 500 Mill. cbm bemessen worden. — Das für die Überstauung in Frage kommende Gebiet liegt abseits von jedem Bahnverkehr, nur an seinem oberen Verlaufe folgt die Eisenbahn an der Talkante dem Zuge der Schwalm.

Die Untersuchungen über die technischen, wirtschaftlichen und geologischen Möglichkeiten dieser Sperre wurden vor einigen Jahren durch die Herren Geh. Ministerialrat Kerbelmann, vom Preußischen Verkehrsministerium, Geheimrat Prof. Dr. Beyschlag, Präsidenten der Geologischen Landesanstalt und Senator Fr. W. Meyer-Hameln durchgeführt.

Von Treysa aus müßte der Kanal dem Wierabache folgen bis nach Neustadt (M. W. B.). Die Senke zum Niederstieg auf der südlichen Seite der Wasserscheide liegt im Zuge der Joss-Klein, auch eines nur kleinen Gerinnes, das zur Klein und Ohm leitet. Hier liegt die „trockene Strecke", deren Scheitelhaltung das Wasser gleichfalls aus dem Vogelsberge, dem großen Quellgebiete des oberhessischen Landes zugeführt werden müßte. Die Scheitelhaltung liegt in 270 NN. etwa auch dort, wo die Main-Weser-Bahn die Wasserscheide im Herrenwald überschreitet, — für den Kanal käme hier nur ein Einschnitt von 28 m Maximaltiefe in Frage. Der Spiegel des Klein-Flüßchens südlich des Herrenwaldes nahe der Joß-Klein-Mündung liegt wieder in 203 m NN, also etwas niedriger als die Wiera-Mündung bei Treysa. Die Entfernung zwischen beiden Punkten beträgt in Luftlinie etwa 20 km.

Mit dem Eintritt der Kanallinie in das breite Tal von Kirchhain (MWB) folgt sie wieder der Ohm.

Dieser vom Vogelsberge herabkommende Fluß führt eine ähnliche Wassermenge wie die Schwalm, und durch Stauseen in seinem Oberlaufe könnten sich auch für den für den Kanal zunächst allein in Betracht kommenden Teil gleiche Resultate wie dort erzielen lassen. Namentlich würde das alljährlich die Ohmniederung überflutende und schädigende Hochwasser durch die Talsperre reguliert und einer nutzbringenden Verwendung zugeführt werden, während es jetzt vollkommen nutzlos verläuft. Die Mündung der Ohm in die Lahn bei Kölbe liegt auf 188 m NN. Hier wäre zu prüfen, ob die Möglichkeit eines kleineren Stausees bestände — für die Lahn, die von Laasphe und Biedenkopf herunterkommt,

liegen an mehreren Stellen des engen und tiefeingeschnittenen Tales dafür Möglichkeiten vor.

Bei Kölbe erbaut z. Zt. die Stadt Marburg ein großes Kraftwerk an der Lahn, dessen Stauanlage sehr wohl in das Kanalsystem mit einbezogen werden kann. Überhaupt ist — zunächst bis Gießen hin — die Durchkanalisierung der Lahn nicht schwierig. Liegt der Einfallpunkt für die Ohm bei Kölbe auf 188 m NN, so liegt der Lahnspiegel bei Giessen auf 158 m NN. Das würde auf der rund 40 km langen Strecke — unter Zugrundelegung eines Gefälles von 4—5 m für jede Staustufe, wie das auch für die Weser vorgesehen ist, etwa 6—8 Staustufen ergeben.

Südlich Gießen*) resp. südwestlich durch das Tal des Kleebaches wäre der Übergang in die Wetterau bei Butzbach zu suchen. Es ist das die Bodenwelle, die die Eisenbahn bei Großen-Linden durchschneidet, die hier durch westliche Umgehung und einen Einschnitt zwischen Niederkleen und Pohlgöns zu durchsetzen wäre. Die Wetter, vom Vogelsberge kommend, würde etwa bei 144 NN nahe dem Dorfe Griedel erreicht. Bei Assenheim, südlich Friedberg, fällt bei 119 m NN die Wetter in den Niddafluß, und nun würde der Kanal im Zuge dieses bis nach Frankfurt a. M. hin durchzuführen sein.

Auch für den Oberlauf der Nidda sowie noch einiger weiterer vom Vogelsberge herabkommender Flüßchen käme die Anlage von Talsperren in den zum Teil engen Tälern in Frage, die Regulierung der Wasserversorgung des Kanales und die Schaffung elektrischer Energie gleichermaßen betätigend.

Hier liegen auch noch Aufgaben für den im Herbst 1921 zu Kassel gegründeten „Elektroverband Mitteldeutschland", der einen Zusammenschluß der im Oberweser- und Maingebiete belegenen Überlandwerke bedeutet.

Da der Verband die Hebung und den Ausbau der gesamten Elektrizitätswirtschaft innerhalb des bezeichneten Gebietes bezweckt und auch in seinem Programm den Bau von Kohlenstrom-Zentralen vorsieht, darf vielleicht gleich an dieser Stelle auch des Großkraftwerkes Borken in Hessen gedacht werden, das gelegentlich der jüngsten Weserstrombereisung als eine wirtschaftliche Notwendigkeit erwähnt wurde. Es soll unweit der Stelle des oben bezeichneten Schwalmstausees bei Kerstenhausen zu liegen kommen. Die Grundlage dafür bietet wohl die Braunkohle von Arnsbach, die an Ort und Stelle verwertet werden kann, während sie zu Hausbrand und Industriefeuerung reichlich ungeeignet ist.

Wenn oben schon auf die wirtschaftlichen Grundlagen einer jeden Linienführung von Großschiffahrtskanälen hingewiesen wurde, so muß diese Frage auch für das in obigem skizzierte Projekt, den Fulda-Lahn-Main-Kanal, angewandt werden.

Die Kasseler Industrie muß zunächst ausscheiden, da sie mit allen dreien der in Frage kommenden Linien, wenn auch in geringerem Maße für die Werra-Itz-Linie, in Betracht kommt. Es kann sich nur um das zwischen Kassel und Frankfurt liegende Gebiet handeln. Dabei kommt außer dem schon erwähnten Basalt, der auch auf die Fulda-Kinzig-Linie abgeführt werden könnte und einigen niederhessischen Braunkohlenvorkommen nur ein Gebiet ernstlich als Stützpunkt in Frage: das Giessen-Wetzlarer Erzbecken. Seit dem Verlust der deutschen Erzgebiete in Lothringen und Oberschlesien kommt natürlich diesem eine für die deutsche Volkswirtschaft erhöhte Bedeutung zu. Die Erze des Lahn- und Dilltales ergänzen sich mit den Vogelsberger Erzen in sehr glücklicher Weise, und das Bestehen einer dort blühenden Schwerindustrie, namentlich vertreten in den Buderus-Werken, rückt dies Gebiet in den Mittelpunkt des volkswirtschaftlichen Interesses.

Es handelt sich um Rot- und Brauneisensteine, Magneteisenstein, Eisenglanz und Spateisen, und die im Jahre 1902 abgeschlossenen Untersuchungen der Kgl. Geologischen Landesanstalt zu Berlin haben ergeben, daß das Erzvorkommen des Lahn- und Dillgebietes hinsichtlich der Nachhaltigkeit an erster Stelle in Preußen steht. Und in der Kriegs- und Nachkriegszeit sind ja auch neue Lager in Abbau genommen, nachdem im Jahre 1912 die Gießener Braunsteinbergwerke schon eine Ausbeute von 203 615 Tonnen im Werte von 2 112 000 Goldmark geliefert hatten. Daneben waren im Jahre 1912 gefördert worden noch an anderen Produkten:

	Menge in Tonnen	Wert in Goldmark
Zinkerze	20 074	2 076 718
Blei- und Silbererze	10 320	1 547 252
Kupfererze	280	34 413
Ton- und Walkererde	308 600	977 197
Schwerspat	16 028	128 224
Braunkohle	277 199	1 296 616
Kalkstein	567 918	772 102

Diese Ziffern, die sich z. T. inzwischen noch gesteigert — abgesehen von der Inflationssteigerung der Markwerte — mögen zeigen, welche Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft ganz allgemein und insbesondere auch für den Weser-Main-Kanal dem Gießen-Wetzlarer-Becken zukommt.

Dazu kommt noch, daß die Heranführung von schwedischen Erzen über die Weser und den Fulda-Lahn-Kanal ebenso wie die etwaigen fränkischen Erzvorkommen über Main und Nidda noch weiter den Verkehr steigern können und das Lahn- und Dill-Industrie-Becken in seiner allgemeinen volkswirtschaftlichen Bedeutung noch verstärken.

Schon oben wurde auf die Bedeutung hingewiesen, die der Stadt Frankfurt als dem großen westdeutschen Verkehrsknoten auch für das Kanalnetz zukommt. Der Ausbau des Frankfurter Osthafens und seine nunmehr geplante Erweiterung, die erst dann zu einer vollkommenen werden könnte, wenn es gelänge, Frankfurt, Offenbach und die übrigen nächstgelegenen Vororte zu einem „Groß-Frankfurt" zusammenzuschweißen, das seine Hafenanlagen einheitlich und großzügig durchzuführen imstande wäre, ohne durch Landes- und Gemeindegrenzen gestört zu werden, gibt den tragenden Pfeiler her für diese Stellung der Stadt, genau wie der Frankfurter Hauptbahnhof die Stellung der Stadt im deutschen Eisenbahnnetze dokumentiert.

Inzwischen ist ja auch der Ausbau des Untermains in ein entscheidendes Stadium getreten, das eine baldige Entscheidung erwarten läßt. Der Reichsverkehrsminister hat sich dahin entschieden, daß als ausbauwürdig lediglich das von der Stadt Frankfurt, den Städten Mainz und Wiesbaden ausgearbeitete Projekt der Zusammenlegung der fünf Staustufen zwischen Mainz und Frankfurt in drei Staustufen in Frage kommen könne. Zurzeit schweben die Verhandlungen wegen der Finanzierung dieses Projektes, die an sich zwar als gesichert gilt, sofern es gelingt, die Beteiligung des Reiches mit der der übrigen Interessenten in Einklang zu bringen. Inzwischen hat das Reichsverkehrsministerium das Wasserbauamt Frankfurt und das Elektrizitätsamt Kassel beauftragt, das für die Konzessionserteilung erforderliche Projekt auszuarbeiten, damit nach Lösung der Finanzfrage und Erteilung der wasserbaulichen Genehmigungen an den Ausbau der Schiffahrtsstraße und der Wasserkräfte herangetreten werden kann.

Mit dem hier berührten Umbau der Untermainstrecke rückt Frankfurt noch näher an die Mainmündung heran, was seine Bedeutung als Knotenpunkt des westdeutschen Schiffahrtsverkehrs noch mehr unterstreicht. — Wenn auch Mannheim einen erheblich größeren Verkehr als Frankfurt ausweist, so wächst doch die Bedeutung Frankfurts durch seine Lage an dem westlichen Ausgange der Wasserstraße zur Donau. Keine andere Stadt im deutschen Westen erfreut sich einer gleichen Gunst der Lage. Köln ist dabei, seine alte Stellung als Handelsplatz mit Flandern, Holland und England erneut zu festigen, Straßburg ist — leider — der französische Rheinhafen geworden, wie Basel der Hafen der Schweiz ist, die heute mit Energie ihr Interesse an einem nicht durch einen französischen Seitenkanal geschmälerten Rhein dokumentiert. Frankfurt a. M. aber hält gleichermaßen von Nord und Süd die Fäden in der Hand und steht, ein Pendant zu Wien, an dem westlichen Ausgangspunkte des Rhein-Donau-Kanals, dessen östlicher Endpunkt nicht Regensburg oder Passau, sondern eben Wien ist, das eine Knotenstellung einnimmt ähnlich der Frankfurts, dort, wo Orient und Okzident aufeinanderstoßen, und sich, leise, fast unmerklich, zu mischen beginnen.

Fast wie ein Symbol, den Toranlagen alter Städte vergleichbar, so ragt dicht oberhalb Frankfurts die Schleusen- und Kraftwerk-Anlage bei Kesselstadt im Maine auf: ein gen Osten weisendes Tor, durch das in hoffentlich nicht zu ferner Zeit der Verkehr zum Donaubecken hinüberflutet, den man, nach den vorläufigen Berechnungen, auf jährlich 4,5 Millionen Tonnen schätzt, von denen 48 Prozent nach Osten und 42 Prozent nach Westen gehen.

Darin, Umschlagsplatz an dem westlichen Kanalknotenpunkte Deutschlands zu sein, liegt aber die täglich fast wachsende Bedeutung der Stadt Frankfurt a. M., die darum aber auch der einzige Punkt ist, wo die südliche Fortsetzung der Weser das süddeutsche Wasserstraßennetz treffen kann.

Es muß dies ausgesprochen werden, frei von Lokalpatriotismen, frei von Zu- oder Abneigungen, allein nach allgemeinverbindlichen Erwägungen der Volkswirtschaft, d. h. der Wirtschaft des deutschen Volkes und nicht einzelner Teile.

Der Einwand, daß einmal auf dem Untermain befindliche Güter nicht den Weg zur Nordsee über die Weser fänden, ist nicht als stichhaltig anzusehen, — nicht in Transiten von Braila nach Bremen, sondern in dem Verkehr im Innern des Netzes liegt letzten Endes seine Wirtschaftlichkeit. Diese richtet sich aber noch besonders nach den großen Verkehrsplätzen, die schon eine frühere Entwicklung geschaffen.

Aber, wie schon gesagt, nicht nach Osten allein geht der von Frankfurt ausstrahlende Verkehr. Auch die Neckar-Wasserstraße tendiert zum Mittelrhein und damit auf Frankfurt. Und sobald Frankreich den für 1200-Tonnen-Schiffe geplanten Rhein-Rhône-Kanal in die Tat umsetzt, eröffnet sich auch hier eine Welthandelsstraße, die wieder auf den Mittelrhein als Ausgangs- und Umschlagsplatz hinweist.

*) Der Ausbau der Lahn von Gießen zum Rhein hin bleibt hierbei unberücksichtigt.

Ja, um hier eine geologische Reminiszenz einzuschalten, — der Wasserweg von der Weser durch die hessische Senke, die oberrheinische Senke, das Rhônetal zum Mittelmeere wäre nur eine Wiederherstellung der tertiären Verbindung des nordischen Meeres mit dem Mittelmeere.

Rückt man aber die Weser-Main-Verbindung in das Licht der weltwirtschaftlichen Perspektiven, so erweist sich diese Wasserstraße — über deren Führung im einzelnen man geteilter Meinung sein kann, deren mir wirtschaftlichste Linie ich aber in obigem herausarbeitete — als eine weltwirtschaftliche Notwendigkeit.

Denn es ist nicht so, daß mit der Internationalisierung der deutschen Ströme nur unwiderbringliche Verluste entstünden. Hier schafft die immanente Vernunft der Dinge neue weltwirtschaftliche Möglichkeiten, die sich allerdings auch nur dem eröffnen, der entschlossen zugreift.

Darum aber auch ist es notwendig, daß sich die bislang noch abgeschlossenen Gebiete, wie eben auch die Weser, unentwickelt bislang, mit ihrem Wirtschaftsbezirk den Anschluß sichern an das mitteleuropäische Wasserstraßennetz, das hier im Werden ist und dessen westdeutscher, mittelrheinischer Knotenpunkt Frankfurt a. M. wird oder schon geworden ist.

Der Oberrhein.

Frankreich verfolgt mit dem Bau des Seitenkanals rein nationalpolitische Zwecke auf Kosten anderer Länder. Der Kanal soll zunächst mit den an ihm zu errichtenden Kraftwerken dazu dienen, Mittelfrankreich mit elektrischer Energie zu versorgen oder „Paris zu illuminieren". Das im oberen Rheinlauf abfließende Wasser der Alpen soll durch den Seitenkanal im Anschluß an einen Ausbau des Doubs, der Saone und der Rhone das kunstreiche Aderwerk des französischen Kanalnetzes das ganze Jahr hindurch mit schiffbarem Wasser ausfüllen, denn diesem Kanalnetz fehlte bisher das Wasser, die Niederschläge genügten nicht. Der Kanal soll ein Mittel werden, Schiffe bis zu 1200 t Ladefähigkeit von der Nordsee durch einen verbesserten Rhein-Rhone-Kanal nach Marseille zu führen und auf diese Weise den schweizerischen Verkehrsweg über den Gotthard zu umgehen. Auch wäre auf diesem Kanal die Schiffahrt weder für Deutschland, noch für die Schweiz, noch für andere Staaten frei. Der Rhein bis Straßburg würde in eine Sackgasse verwandelt. Für die Schweiz würde das die endgültige Abschneidung von der freien Verbindung mit der Nordsee bedeuten. In erster Linie wäre natürlich der Kanal ein Raub an Deutschland, denn er hat ja mit Reparation nicht das geringste zu tun. Er würde den Wasserweg trocken legen, der den gegenüberliegenden alemannischen Ländern gemeinsam gehört.

Es ist begreiflich, daß die französischen Pläne nicht nur in der Schweiz und in den Niederlanden, sondern selbst in Italien, Belgien und England Aufsehen und Beunruhigung hervorgerufen haben. Nach verschiedenen Meldungen der Times hat sich das britische Handelsamt auf Vorstellung der Londoner Handelskammer, des Verbandes der britischen Handelskammern, des Bundes der Industriellen, der Londoner Hafenbehörde und der Londoner Parlamentsmitglieder hin zu geeigneten Schritten entschlossen. Man denkt dort namentlich an die englischen Kohlentransporte nach der Schweiz und Oberitalien. In der Schweiz hat die Bewegung zugunsten des freien Rheines dazu geführt, daß sich politische Parteien und wirtschaftliche Verbände in Basel, St. Gallen, Schaffhausen und Zürich für die Erhaltung des freien Rheines ausgesprochen haben. Es wurden Volksversammlungen abgehalten, in denen vom Bundesrat das Festhalten an seiner bisherigen Rheinpolitik verlangt und der bisherige Vertreter der Schweiz in der Internationalen Rheinkommission, Nationalrat Gelpke, aufgefordert wurde, sein Entlassungsgesuch als Mitglied dieser Kommission zurückzunehmen. Wie ist nun die Sachlage im Augenblick?

Schon mehrere Jahre vor dem Krieg sind von deutscher Seite Pläne für die bessere Nutzbarmachung des Oberrheins erwogen worden. Es handelt sich dabei unter anderem um den Bau eines ersten großen Kraftwerkes bei Kembs in Elsaß vor der schweizerischen Grenze, daneben aber um den badischen Entwurf einer Kanalisierung des Rheinlaufes. Als der Krieg ausbrach, war die Entscheidung noch nicht gefallen. Nach dem Krieg haben dann die Franzosen das in Mülhausen vorgefundene Projekt des Kembser Kraftwerks hervorgezogen und dieses mit ihrem Plan des „Grand Canal d'Alsace" verbunden.

Als einzige dritte Möglichkeit im technischen Sinn gilt das schweizerische Verlangen nach einer Stromregulierung ohne Schleusen und Wehre. Bis jetzt scheint die Schweiz ein ausgearbeitetes Projekt der Regulierung noch nicht vorgelegt zu haben. Die Schweiz nimmt bei ihrer Forderung nur Rücksicht auf die Schiffbarkeit und nicht auf die Kraftausnutzung, denn sie ist für ihren eigenen Bedarf auf diese Strecke des Flusses nicht angewiesen, sie versorgt sich am Rheinlauf zwischen Basel und Konstanz genügend mit elektrischer Kraft. Der badische Plan dagegen berücksichtigt sowohl das Interesse der Schiffahrt als auch die Ausnutzung der motorischen Wasserkraft. Natürlich würde auch an ihr Frankreich seine Vorrechte für die Anlage von Kraftwerken geltend machen.

Jetzt ist die Frage mit der Wiedereröffnung der Verhandlungen der Internationalen Rheinkommission in Straßburg in ein akutes Stadium getreten. Das Ergebnis dieser Verhandlungen ist nicht geeignet, die vorhandene Beunruhigung zu mindern. Die Schweiz bestand auf der Regulierung, unterließ es aber, mit dem gleichen Nachdruck darauf hinzuweisen, daß die Ausführung des Seitenkanals, die dem Rheinlauf vier Fünftel der normalen Wassermenge entzieht, die Regulierung zwecklos macht. Das Ergebnis der Verhandlungen ist ein von Frankreich angebotenes Kompromiß. Der französische Vorschlag geht dahin, daß von dem Seitenkanal zunächst die Anfangsstrecke Neudorf—Kembs samt dem Kraftwerk in Kembs sofort gebaut werden soll. Zugleich aber soll auch die von der Schweiz verlangte Rheinregulierung ausgeführt werden. Gibt der Bundesrat diese Konzession, so würde Basel sogleich beginnen, einen großen Rheinhafen zu schaffen. Die von französischer Seite geplante große Stauanlage wird allerdings, wie verlautet, auf die Grundwasserverhältnisse der Stadt Basel eine starke Rückwirkung haben. Die Kosten der Regulierung sollen nach dem Beschluß der Rheinkommission von Deutschland, Frankreich und der Schweiz gemeinsam getragen werden.

Das Ergebnis der vom Internationalen Rheinausschuß gefaßten Beschlüsse stellt sich für Deutschland so dar, daß der Schlüssel zur oberrheinischen Schiffahrt mit dem Riegelbau des Kembser Werkes auf französisches Gebiet verlegt wird. Die Abteilung ist so gedacht, daß sie in Teilstücken in einem schiffbaren Kanal verlängert werden kann, der sich auf elsässischem Boden fortsetzt. In dem Maße also, wie der Bau des französischen Seitenkanals fortschreitet, muß die beschlossene Regulierung des Rheinlaufes, die ohnehin von deutscher Seite als unwirtschaftlich bekämpft werden muß, in ihrem Wert auch für die Schiffahrt abnehmen und schließlich vollkommen zwecklos werden. Frankreich wird nach der ersten Stufe des Kanalwerkes auch die andern Stufen mit allen Mitteln zu erreichen suchen. Darum erscheint das Entgegenkommen, das Frankreich der Schweiz mit der Regulierung des Rheinlaufs anbietet, nicht nur als kostspielig und in seinem Wert fragwürdig, sondern vielleicht sogar als undurchführbar. Über die Beteiligung Deutschlands an den Regulierungskosten scheint bisher keine Einigung vorzuliegen, diese Mittel würden erst durch den Reichstag bewilligt werden müssen.

Was uns angetan werden soll, paßt wieder einmal vortrefflich in das Gesamtbild der europäischen Politik, so klagen die Basler Nachrichten. Die Deutschen können diesen Satz unterschreiben. Daß die Haltung des englischen Vertreters in der Rheinkommission mit der Haltung des britischen Handelsamts nicht übereinstimmt, ist offensichtlich. Leichtverständlichkeit ist nicht überall das Kennzeichen der britischen Politik.

Den imperialistischen Plänen Frankreichs, wie auch den Sonderwünschen der in einer schwierigen Lage befindlichen Schweiz gegenüber kann von denen, die am Rheinlauf einen natürlichen Anteil haben, eines nicht deutlich genug ausgesprochen werden.

Wie weit die frühere Verwaltung des Rheinlandes dem Bestreben nach Einheit und Zusammenarbeit Rechnung getragen hat, mag dahingestellt sein; da Frankreich erst seit einigen Jahren zu den Rheinlandstaaten gehört, so ist der Vorwurf, daß es früher planmäßig ausgeschaltet worden sei, hinfällig. Auch steht außer Zweifel, daß Frankreich bei einer Kanalisierung des Oberrheins ebensowenig wie die Schweiz benachteiligt werden würde, denn auch dieser Teil des Stromes würde der internationalen Verwaltung unterstehen. Eine Abschnürung und Aussaugung des Rheines aber, wie sie jetzt geplant ist, fällt ganz offenbar unter jene Akte, die jedes geltende private Recht als Gebrauchsdiebstahl infamiert; sie ist das größte Attentat, das jemals auf einen geographischen Organismus, der den gemeinsamen Besitz einer Gruppe von Völkern darstellt, unternommen wurde. Betroffen von dieser Handlungsweise sind alle schiffahrttreibenden Nationen, in erster Linie aber die Millionen von Menschen, die die werktätige Bevölkerung des gesamten Rheinlandes bilden und auf den Ausbau des Rheines wie auf seine Nutzung ein unmittelbares Anrecht haben. J.

Ist die Personenschiffahrt zwischen Hannoversch-Münden und Hameln nach der Kanalisierung der Weser noch lebensfähig?

Nach dem gegenwärtigen Stande der Untersuchungen über die Gewinnung weiteren Talsperrenraums im Quellgebiet der Weser ist damit zu rechnen, daß an weiteren Staubecken nicht mehr als 200 Millionen Kubikmeter gewonnen werden können. Diese reichen nicht aus, um für die Weser einen Wasserstand zu schaffen, wie er für 1000-t-Schiffe erforderlich ist. Sowohl bei der Sitzung des Weserbundes am 30. 5. 22 in Hann.-Münden, als auch bei der Weserstrombefahrung vom 12. bis 15. Juni war man sich daher allseitig darüber klar geworden, daß für den Ausbau der Weser als Großschiffahrtsstraße nur die volle Kanalisierung in Frage kommen kann. Ihre Ausführung in finanzieller Hinsicht erscheint möglich, da der größte Teil der jährlich aufzuwendenden Kosten zur Tilgung und Verzinsung des Anlagekapitals, der Betriebs- und Unterhaltungskosten durch die Kraftgewinnung an den Staustufen aufgebracht werden kann.

Von einschneidender Bedeutung ist die Kanalisierung für den Personendampfer-Verkehr; verschiedene Meinungen bestehen darüber, ob an der kanalisierten Weser dieser jetzt rege Verkehr von Hann.-Münden nach Hameln lebensfähig bleiben wird. Es lohnt sich daher, diese Frage einer besonderen Prüfung zu unterziehen.

Die von der Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft schon seit einer Reihe von Jahren betriebene Personenschiffahrt dient nicht nur dem Fremdenverkehr, sondern sie stellt ein beliebtes Verkehrsmittel dar, das für die Städte und Dörfer an der Oberweser von großer Bedeutung ist. Ist die Weser doch nicht wie der Rhein in der glücklichen Lage, eine dem Flusse folgende Talbahn zu besitzen. Anderseits muß betont werden, daß der Fremdenverkehr an der Weser, dem einzigen noch rein deutschen Strom, seit dem Kriege außerordentlich zugenommen hat.

Der Fahrplan der Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist nun so eingerichtet, daß die Talfahrt von Hann.-Münden bis Hameln an einem Tage zurückgelegt und abends noch der Anschluß an die Abendzüge in Hameln erreicht wird. Die Bergfahrt findet an zwei Tagen statt und zwar am 1. Tage bis Höxter und am 2. Tage bis Hann.-Münden. Während es im allgemeinen für die zweitägige Bergfahrt keine Schwierigkeiten macht, den Fahrplan einzuhalten, ist dieses für die Talfahrt bei ungünstigen Wasserständen und gut besetztem Schiffe mehr oder weniger, wie die Erfahrung gezeigt hat, schwer ausführbar. So ist es bei niedrigen Wasserständen und regem Verkehr des öfteren vorgekommen, daß die Schiffe erst spät abends in Hameln eintrafen und die Fahrgäste wohl oder übel in Hameln übernachten mußten.

Die Geschwindigkeit des Dampfers in der Talfahrt muß bei freiem Strome zu 18 km in der Stunde angenommen werden, wenn die 135 km lange Strecke von Hannoversch-Münden bis Hameln fahrplanmäßig in 10 Stunden einschließlich Aufenthalt an den Anlegern zurückgelegt werden soll. Die eigentliche Fahrzeit würde dann etwa 7½ Stunden betragen und der Rest von 2½ Stunden für das Anlegen erforderlich sein. Als Anlegestationen sind im Fahrplan 24 aufgeführt, für eine Anlegestation ständen demnach im Mittel nur 6—7 Minuten zur Verfügung, die bei Anlegeplätzen mit großem Verkehr meist nicht ausreichen. Darauf ist es auch zurückzuführen, daß selbst bei günstigem Wasserstande die Fahrzeiten sehr oft nicht innegehalten werden. Wie wird sich nun der Verkehr bei einem kanalisierten Flusse gestalten? Wenn auch erst rohe Untersuchungen stattgefunden haben, so kann doch damit gerechnet werden, daß auf der Strecke Hann.-Münden bis Hameln 13 Staustufen eingebaut werden müssen. Es ist möglich, daß der Aufenthalt an den Schleusen von den Fahrgästen sehr unangenehm empfunden werden wird und dazu führen kann, daß ein Personenverkehr sich nicht mehr lohnt; geeignete Maßnahmen sind daher zu treffen, diesem Übelstande nach Möglichkeit abzuhelfen. Dieses kann einmal dadurch geschehen, daß die Schleusen gleichzeitig als Anlegestellen dienen, die Schiffe fahren in die Schleusen ein, und ehe die eigentliche Schleusung beginnt, steigen die Fahrgäste ein und aus. Da die Schleusen unweit von Ortschaften liegen werden, wird es im großen und ganzen keine Schwierigkeiten machen, sie als Anlegestellen zu wählen. Ein großer Teil der bis jetzt vorgesehenen Anlegestellen fiele damit fort, nur diejenigen an größeren Ortschaften, wie Carlshafen, Höxter, Holzminden, Bodenwerder, müßten natürlich bestehen bleiben. Unter Zugrundelegung einer Schleusungszeit von 20 Minuten (einschließlich Ein- und Aussteigen der Passagiere), des Aufenthalts an den 4 Anlegestellen von je 7 Minuten, würde eine Gesamtfahrzeit bei einer Geschwindigkeit des Schiffs von 18 km in der Stunde erforderlich sein:

$$\frac{135}{18} \text{ Stunden} + 13 \cdot 20 \text{ Minuten}$$

$$+ 4 \cdot 7 \text{ Minuten} = \text{rund } 12\tfrac{1}{2} \text{ Stunde.}$$

Mithin braucht der Personendampfer 2½ Stunde mehr Zeit als bei dem jetzigen Fahrplan im freien Strom. Setzt man die Abfahrtzeit in Hann.-Münden auf 7,00 morgens, so wird das Schiff abends 7,30 in Hameln eintreffen. Wahrscheinlich werden die jetzt vorhandenen 6 Personendampfer der Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft diese Fahrgeschwindigkeit von 18 km in der Stunde im gestauten Wasser nicht leisten, es kann aber vorausgesetzt werden, daß bei Fertigstellung der Kanalisierung, über die noch einige Jahre in das Land gehen werden, die alten Dampfer abgängig und durch neue ersetzt worden sind, deren Maschinen bei nicht zu hohem Kohlenverbrauch eine größere Leistung hervorbringen.

Wenn auch die Fahrzeit zu Tal im kanalisierten Strom um 2½ Stunde verlängert wird, so erscheint dies nicht so bedenklich, wenn man die Vorteile in Erwägung zieht, die mit der schnelleren Fahrt zu Berg und besonders mit der genauen Innehaltung des Fahrplans verbunden sind; letzteres ist überhaupt die Vorbedingung für die Abwicklung des schnellen Dampferverkehrs an den Schleusen. Denn es muß Vorsorge getroffen werden, daß die Schleusen zu einer bestimmten Zeit für die Personendampfer frei sind. Erst wenn der Fahrplan nicht innegehalten wird, darf der Schleusenwärter berechtigt sein, Frachtschiffe zu dieser Zeit durchzuschleusen. Eine Wartezeit an den Schleusen fällt somit fort, es braucht nur mit der eigentlichen Schleusungszeit gerechnet zu werden. Von dem Touristenverkehr wird es sehr angenehm empfunden werden, wenn die fahrplanmäßige Ankunftszeit an den Anlegestellen innegehalten wird. Die Zustände, wie sie zurzeit bei schlechtem Fahrwasser bestehen, sind wenig ermutigend; wie oft kommt es vor, daß die Touristen 1, 2 und mehr Stunden an der Anlegestelle gewartet haben, um schließlich wegen Überfüllung des Schiffes doch nicht mehr mitgenommen zu werden! Die Eisenbahnanschlüsse sind nur zu oft dann auch verpaßt, eine Übernachtung, die bei der Schwierigkeit der Unterkunft und bei den heutigen Preisen sehr programmstörend wirkt, ist nicht zu vermeiden.

Allerdings bleibt zu berücksichtigen, daß die Anleger nach den neuesten Erfahrungen ausgerüstet sein müssen, wenn ein schnelles Aus- und Einsteigen gewährleistet und der Aufenthalt so kurz wie möglich sein soll. Hierbei kommt der Vorteil in Betracht, daß das Anlegen bei der größeren Wassertiefe in dem kanalisierten Flusse schneller vonstatten gehen kann als im freien Strom. Die Erfahrung hat gezeigt, daß bei geringer vorhandener Fahrtiefe und bei voll besetztem Schiffe das Anlegen mit größtem Zeitaufwand verbunden ist.

Die Durchhaltung der Schiffahrt von Mai bis September ohne Unterbrechungen, die schnellere Fahrt zu Berg, die Einhaltung eines genauen Fahrplans sind Vorteile von so großer Bedeutung, daß mit großer Zuversicht die Aufrechterhaltung der Personenschiffahrt auch bei der Kanalisierung vorausgesetzt werden kann. Es soll nicht außer acht gelassen werden, daß der freie Strom ungemein reizvoller ist als die Unterbrechung durch Stauwerke und Schleusen. Schon aus Liebe zum heimatlichen Strom würde ich es dankbar begrüßen, wenn die Hoffnung, die Weser als Großschiffahrtsstraße durch Zuschußwasser aus weiter noch anzulegenden Talsperren auszubauen, in Erfüllung gehen könnte und die Veränderung des Landschaftsbildes, wie sie durch den Einbau von Stauwerken ohne Frage hervorgerufen wird, vermieden werden könnte. Leider ist dieses, wie bereits ausgeführt, nicht der Fall, nur durch die Kanalisierung ist dies Ziel zu erreichen.

Wird aber der Ausbau der Weser zur Großschiffahrtsstraße von den maßgebenden Schiffahrts- und Handelskreisen als eine wirtschaftliche Notwendigkeit erkannt, so darf dieser Plan, der für den Wiederaufbau Deutschlands von größter Bedeutung ist, nicht an dem Widerstande der Personenschiffahrt scheitern.

Regierungs- und Baurat Pigge, Hannover.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Entscheidung des Landgerichts Stettin in der Berufungsinstanz vom 10. Juli 1922.

Tatbestand.

Der Kläger hat der Beklagten als Frachtführer gemäß dem Ladeschein vom 12. Februar 1921 eine Ladung oberschlesischer Kohle zugeführt. Die Beklagte hat ihm wegen eines angeblichen Mankos von 5277 kg die Fracht um 324 M. gekürzt. (Fracht je Tonne um 61,50 M.) Der Kläger hat auf Zahlung geklagt.

Entscheidungsgründe.

Die Beklagte verweigert die Zahlung von 324 M., weil nach ihrer Behauptung der Kläger 436,5 t übernommen, aber nur 431,223 t abgeliefert habe.

Sie behauptet in letzter Linie, daß der Kläger oder andere mit seinem Wissen und Wollen die fehlende Menge abhanden gebracht hätten. Von der Richtigkeit dieser Behauptung hängt die Entscheidung ab.

Falls die Behauptung nicht bewiesen wird, darf die Beklagte wegen des angeblichen Mindergewichts von 5277 kg **die Fracht nicht kürzen; denn dieser Gewichtsverlust würde sich in den Grenzen halten, innerhalb deren nach § 59, Absatz 1 und 2 B. Sch. G. die Haftung des Klägers ausgeschlossen ist.** Die Ladung ist nach Vereinbarung mit dem Absender in einem Kahn ohne Verdeck befördert worden; es handelt sich um Güter, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Austrocknug zu erleiden. Über den Prozentsatz, in welchem nach § 59 (1), Ziffer 1 und 4 B. Sch. G. Fehlmengen dem Schiffer angerechnet werden müssen, haben Gerichtsurteile und Gutachten der Handelskammern sich in verschiedenem Sinne geäußert; auf das Urteil des Oberlandesgerichts Stettin vom 24. Oktober 1921 (2 U. 84/21) wird bezug genommen. In dem vorliegenden Falle bedarf jedoch diese Frage keiner Entscheidung; denn der Gewichtsverlust würde vorliegend einem Ladescheingewicht von 436,5 t und einem Fehlgewicht von 5,277 t nur 1,209% betragen; in diesem geringen Umfange ist das Fehlgewicht unter allen Umständen schon lediglich wegen der Austrocknungsgefahr auf Grund der Ziffer 3 des § 59 (1) B. Sch. G. dem Schiffer zugute gehalten. Hieran ändert auch nichts, daß in dem vom Kläger unterschriebenen Ladeschein die Abschlußbedingungen den Satz enthalten:

„Für das aus der Verwiegung sich ergebende Gewichtsmanko gegenüber dem im Ladeschein durch meine Unterschrift anerkannten Gewicht hafte ich."

Diese Vereinbarung **kann nicht auf solche Manki bezogen werden, mit deren Eintritt nach der Natur der Sache von vornherein als selbstverständlich gerechnet werden mußte,** insbesondere nicht auf den Austrocknungsschaden. Wenn der Kläger auch wegen dieses natürlichen Schadens sich Frachtabzüge hätte gefallen lassen sollen, hätte dies zweifelsfrei gesagt werden müssen; **lediglich die formularmäßig gedruckten Abschlußbedingungen können nicht im Sinne einer so weitgehenden Ausdehnung der Haftung des Schiffers aufgefaßt werden.**

Mithin kann der Kläger die Fracht für das volle Ladescheingewicht verlangen.

Die Entscheidung klärt eine bis jetzt streitig gewesene Frage. Die Handelskammern Berlin und Breslau, in beschränktem Maße auch Stettin, haben auf Grund des § 59 B. Sch. G. den Schiffern eine Toleranz von 3% bzw. mehr bzw. weniger zugebilligt. Mit Rücksicht auf zahlreiche Beraubungen auf dem Transport und auf natürlichen Schwund muß unter den heutigen Verhältnissen den Ladungen ein solches Fehlgewicht zugute gerechnet werden, ohne daß der Frachtführer für dieses Fehlgewicht einzustehen hat. Da vorausgesetzt ist, daß der Schiffer das volle Gewicht bei der Einladung eingenommen hat, auch für dieses Gewicht Schleusengelder, Zölle, Dampfgelder usw. entrichten mußte, so hat er auch Anspruch auf die volle Fracht; denn das, was von der Ladung verloren ging, beruht auf natürlichen oder jedenfalls vom Schiffer nicht vermeidbaren Umständen. Es ist deshalb vom Landgericht mit Recht angenommen worden, daß er die volle Fracht für das Ladescheingewicht zu beanspruchen hat — vorausgesetzt, daß er nicht gegen Treu und Glauben gehandelt und nachweislich das Mindergewicht selbst herbeigeführt hat.

Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider, Breslau.

Urteil des Landgerichts Breslau 21. 7. S. 54/21 vom 11. Juli 1922.

Von wann ab beginnt die Löschzeit gemäß § 47 B. Sch. G. zu laufen?

Tatbestand.

Der Kläger traf mit seinem Kahn am 19. April 1921 mit einer für die Beklagte bestimmten Ladung Weizen in Breslau ein und lief gemäß dem auf dem Ladeschein vermerkten Löschplatz den Stadthafen an. Er meldete an demselben Tage der Beklagten seine Löschbereitschaft. Der Aufforderung der Beklagten, am Carohof anzulegen, kam der Kläger erst am 21. April 1921 nachmittags nach, da der für sein Fahrzeug bestimmte Schleppdampfer schadhaft geworden war. Mit der Löschung der Ladung wurde daher erst am 22. April 1921 begonnen. Sie war am 2. Mai 1921 beendet.

Nach dem Ladeschein war für Überschreiten der Löschzeit zu den gesetzlichen Liegegeldern ein Zuschlag von 400% zu zahlen. Der Kläger behauptet, daß die Löschzeit bereits mit dem auf den 19. April folgenden Tage — Meldung im Stadthafen — begonnen habe, da er bereits am 19. April 1921 löschbereit gewesen sei. Zu dieser Zeit habe er sich nicht nur am Ablieferungsorte, sondern sogar bereits am Löschplatze befunden. Da die Löschzeit um drei Tage überschritten worden sei, sei die Beklagte für die Entrichtung von Liegegeldern verpflichtet.

Der Kläger verlangte demgemäß 630 M. Liegegeld für zwei Tage. Die Beklagte bestritt dies mit der Behauptung, daß erst beim Eintreffen am Carohof der Löschplatz erreicht gewesen sei und erst von diesem Tage ab die Löschzeit zu laufen begonnen habe. Das Amtsgericht hat den Kläger abgewiesen. Er hat dagegen Berufung eingelegt, das Landgericht hat die Klage zugesprochen und folgendes ausgeführt:

Entscheidungsgründe:

Die Berufung mußte Erfolg haben.

Wie auch der Vorderrichter zutreffend ausführt, hängt die Entscheidung des Rechtsstreits davon ab, ob der Kläger am 19. April 1921 oder erst am 22. April 1921 löschbereit im Sinne des § 47 B. Sch. G. gewesen ist und ob dementsprechend gemäß 48 i. Verb. mit § 29 Absatz 2 B. Sch. G. die Löschzeit erst am 20. oder erst am 23. April 1921 begonnen hat. Nach § 47 B. Sch. G. hat der Frachtführer dem Empfänger anzuzeigen, sobald er zum Löschen bereit ist.

Voraussetzung für diese Anzeige ist nicht, daß das Schiff am Löschplatz liegt, wohl aber, daß von seiten des Schiffers nichts im Wege steht, an dem anzuweisenden oder ortsüblichen Löschplatz anzulegen. (Vergl. Förtsch Komm. Anm. 2 zu § 47 B. Sch. G.) Legt man selbst die von anderer Seite (so Mittelstein: Komm. Anm. 2 zu § 47) vertretene strengere Auffassung zugrunde, daß die Löschbereitschaft erst angezeigt werden kann, wenn das Schiff am Ablieferungsorte angekommen ist, so ist auch diese Voraussetzung im vorliegenden Falle erfüllt. Der Umstand, daß das Schiff den Löschplatz noch nicht erreicht hat, hindert auch nach der letzteren Auffassung nicht die Anzeige der Löschbereitschaft. (Vergl. Kammergericht in Rechtsprechung II. 0. 370.)

Der Ladeschein trägt nur folgende Vermerke: „Zur Beförderung nach Breslau-Stadthafen" ferner „weiter an J. G. Anwand, Breslau, Stadthafen". Gemäß § 26 B. Sch. G. in Verbindung mit § 440 HGB. ist aber der Ladeschein für das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Empfänger des Gutes allein maßgebend. Vertragsgemäßer Löschplatz war also der Stadthafen. Dem steht § 46 B. Sch. G., wonach der Frachtführer nach der Ankunft am Ablieferungsorte das Schiff zur Löschung der Ladung an den ihm von dem Empfänger angewiesenen Platz hinzulegen hat, nicht entgegen; denn dieses Bestimmungsrecht des Empfängers tritt dann nicht ein, wenn im Frachtvertrage ein Löschplatz bestimmt ist. (Vergl. Förtsch Anm. 2 zu § 46.) Da ferner der Ladeschein eine Urkunde ist, deren Ausstellung der Absendung auf Grund des Frachtvertrages vom Frachtführer verlangen kann (§ 72 Abs. 1 B. Sch. G.) so besteht keine Veranlassung, nicht anzunehmen, daß der im Ladeschein zweimal vorkommende Vermerk „Stadthafen" nicht in Übereinstimmung mit dem Frachtvertrage stehen soll. Dieser Vermerk ist nicht — wie der Vorderrichter ihn auffaßt — nur als Bestimmungsort — dazu hätte der Vermerk „Breslau" allein genügt — sondern als Vereinbarung des Löschplatzes anzusehen.

Mit diesem Ergebnis stimmt das Gutachten des Sachverständigen überein, das ausdrücklich auf die Anschauungen und Gewohnheiten des Schiffsverkehrs auf der Oder beruht.

Hiernach besteht kein Zweifel darüber, daß die Löschbereitschaft des Klägers schon mit der Ankunft am Ablieferungsorte und erst recht mit der Ankunft am ursprünglichen Löschplatze „Stadthafen" vorgelegen hat.

Die Löschzeit hatte also bereits mit dem auf die Anzeige der Löschbereitschaft folgenden Tage begonnen, d. h. am 20. April 1921. Bei der Berechnung der Löschzeit kommen nach § 48 Abs. 3 B. Sch. G. auch diejenigen Tage in Ansatz, an welchen der Empfänger, wenngleich ohne sein Verschulden, an der Abnahme der Ladung verhindert ist.

Laut Ladeschein gilt gesetzliche Löschzeit, d. h. gemäß §§ 48, 29 Abs. 2 B. Sch. G. bei einer Ladung von 340 t per Werktage, die gesetzliche Löschzeit war also am 29. April 1921 abgelaufen. Tatsächlich ist der Kahn erst am 2. Mai 1921 leer geworden, so daß drei Überliegetage entstanden sind. Diese sind nach § 49, 32 B. Sch. G. mit je 42,— M. bei einem Kahn mit 524 t Tragfähigkeit zuzüglich der laut Ladeschein zu erstattenden 400%, d. h. also mit je 210,— M. im ganzen mit 630 M. zu vergüten.

Demgemäß war das erste Urteil abzuändern.

Anmerkung:

Das Urteil spricht sich über die Bedeutung des § 46 klar aus. Es besteht zwar ein Gutachten der Handelskammer Breslau, das besagt:

Die Anzeige der Löschbereitschaft gilt als rechtswirksam erfolgt, wenn der Schiffer an dem auf die Anzeige folgendem Werktage bei Beginn der ortsüblichen Arbeitszeit an der angegebenen Stelle löschbereit liegt und hiervon dem Ladungsempfänger wiederum Nachricht gibt. Das Urteil führt aber zutreffend aus, daß die Löschbereitschaft gemäß § 46 nur dann schon vorhanden ist, wenn von seiten des Schiffers nichts mehr im Wege liegt, daß vom nächsten Morgen ab mit der Löschung begonnen werden kann. Hat also der Schiffer das Seine getan, nämlich sich gemeldet unter der Voraussetzung, daß *seinerseits* der Löschung am folgenden Tag nichts im Wege steht, so beginnt die gesetzliche Löschzeit an dem auf die Anzeige folgenden Tage zu laufen. Denn die Anzeige der Löschbereitschaft setzt (wie im Seerecht § 594 Abs. 1 SGB.) zwar nicht voraus, daß das Schiff am Löschplatz liegen muß, wohl aber, daß von seiten des Schiffers nichts im Wege steht, an dem anzuweisenden oder ortsüblichen Löschplatz anzulegen. Es ist

auch nach der herrschenden Meinung nicht, wie Mittelstein will, unbedingt erforderlich, anzuzeigen, daß das Schiff am Ablieferungsort angekommen sei. Die Worte im § 46 Absatz 1 „nach der Ankunft am Ablieferungsort" berechtigen zu dieser Forderung keineswegs; denn sie ist dort an sich überflüssig. (R. O. H. G. 15, S. 234, 19 S. 286 Förtsch, B. S. G. Anmerkung 2 zu § 28 und Anmerkung 2 zu § 47.)

Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider, Breslau.

Frachtbrief, Duplikat und Ersatzpflicht.

Nach § 61 der Eisenbahnverkehrsordnung ist der Frachtvertrag abgeschlossen, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat; als Zeichen der Annahme ist dem Frachtbrief der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufzudrücken. Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag.

Da nun der Frachtbrief während des Transportes der Güter im Besitze der Eisenbahn bleibt, so ergibt sich für den Absender das Bedürfnis, ein weiteres Beweismittel für das Zustandekommen des Frachtvertrages über die in diesem bezeichneten Güter in die Hand zu bekommen, welchem Bedürfnis eben das Frachtbriefduplikat entspricht, das der Absender von der Eisenbahn nach Ausstellung des Frachtbriefes erhält. § 61 Abs. 5 EVO.: Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf Verlangen des Absenders die Annahme des Gutes unter Angabe des Tages, an dem es zur Beförderung angenommen ist, auf einem ihr mit dem Frachtbrief vorgelegten Frachtbriefduplikat, das als solches zu bezeichnen ist, zu bescheinigen. Die Ausstellung eines derartigen Duplikates ist auf dem Frachtbrief durch Stempelaufdruck zu beurkunden. Das Frachtbriefduplikat ist also m. a. W. eine Abschrift des Frachtbriefes, auf der dem Absender auf sein Verlangen (im internationalen Eisenbahnverkehr sogar ohne ausdrückliches Verlangen ohne weiteres, Art. 8 I. U.) die Annahme des Gutes zur Beförderung von der Eisenbahn quittiert wird, hiermit aber gleichzeitig für den Absender eine Beweisurkunde über das Zustandekommen des Frachtvertrages über die in dem Duplikat aufgeführten Güter geschaffen wird. (Bei Gütern, die nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, kann mit Zustimmung des Absenders an Stelle des Duplikates ein Aufnahmeschein ausgestellt werden, der dieselbe rechtliche Bedeutung wie das Duplikat hat, § 61, Abs. 7 EVO., so daß also das hier über das Duplikat Ausgeführte auch für diesen sogen. Aufnahmeschein gilt.)

Zufolge dieser einschneidenden Bedeutung des Frachtbriefduplikates als einer Beweisurkunde in dem Sinne, daß sie das Zustandekommen des Frachtvertrages über die in ihm aufgeführten Güter sowie die Übergabe dieser Güter seitens des Absenders an die Eisenbahn auch dritten an dem Frachtvertrage nicht beteiligten Personen gegenüber beweist, ist es klar, daß dieses Frachtbriefduplikat von den Beamten der Eisenbahnverwaltung, die für die Ausstellung von Frachtbrief und Duplikat zuständig sind, bei Ausstellung beider Urkunden (Beweisurkunden) mit größter Sorgfalt zu verfahren ist, insofern eben in der Übergabe des Duplikates seitens des Beamten an den Absender nunmehr ein Anerkenntnis der Eisenbahn liegt, daß sie gemäß dem zustandegekommenen Frachtvertrage die in dem Duplikat aufgeführten Güter von dem Absender erhalten habe (nämlich zur Beförderung). Da nach dem Gesagten (und dem Wortbegriff Duplikat) das Duplikat eine völlige Wiedergabe des Frachtbriefes ist, so muß eben das Duplikat auch rein äußerlich mit dem Frachtbrief völlig übereinstimmen; demgemäß bezieht sich die Sorgfaltspflicht des Beamten der Eisenbahn bei Ausstellung des Duplikates in erster Linie und hauptsächlich darauf, die wörtliche Übereinstimmung des Duplikates vor dessen Übergabe an den Absender zu prüfen. Kommt der betreffende Beamte der Eisenbahn dieser stets bestehenden Prüfungspflicht nicht oder nicht in vollkommener Sorgfaltspflicht nach und entsteht dem Absender infolge einer dadurch entstandenen Abweichung zwischen Frachtbrief und Duplikat ein Schaden, so haftet die Eisenbahn dem Absender grundsätzlich gemäß § 5 EVO. auf Schadensersatz aus dem Frachtvertrage; denn der § 5 EVO. bestimmt, daß die Eisenbahn für ihre Leute und für andere Personen haftet, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient. Ein Verschulden des Beamten wird hier — was besonders bemerkenswert ist — nicht erfordert. Das gilt als Grundsatz, von dem jedoch auch Ausnahmefälle möglich sind und zwar beziehen sich diese Ausnahmefälle hauptsächlich auf den Fall, daß der Entwurf des Duplikates von dem Absender der Eisenbahn gleichzeitig mit dem (noch nicht unterstempelten) Frachtbrief vorgelegt wird; die Vorlage eines Duplikatsentwurfes gleichzeitig mit dem Frachtbrief (zum Zwecke der Bescheinigung des Duplikates durch die Eisenbahn) ist nämlich regelmäßig eine Verpflichtung des Absenders, wie sich aus dem Wortlaut des oben erwähnten § 61 Abs. 5 EVO. ergibt („auf einem ihr vorgelegten Frachtbriefduplikat" . . . zu bescheinigen), so daß also die Ausfüllung des Frachtbriefduplikates — an Hand des Frachtbriefes — dem Absender obliegt und der Beamte also lediglich nach Vergleichung zwischen beiden nach Richtigbefund die Bescheinigung des Frachtbriefduplikates vornimmt. Hieraus ergibt sich, daß für den Fall einer Abweichung zwischen (bescheinigtem) Duplikat und (unterstempeltem) Frachtbrief vielfach nicht nur ein Verschulden des Beamten (bezüglich seiner Pflicht zur ordnungsmäßigen Prüfung bei Vergleichung beider Urkunden), sondern gleichzeitig auch ein Verschulden auf Seiten des Absenders vorliegen wird, weil letzterer eben — sei es unabsichtlich, sei es absichtlich — dem Beamten ein Duplikat zur Bescheinigung vorgelegt hat, das tatsächlich nicht mit den (ebenfalls von dem Absender entworfenen) Angaben des Frachtbriefes nicht übereinstimmte. Denn rechtlich trifft eben den Absender bei Entwurf von Frachtbrief und Duplikat dieselbe Sorgfaltspflicht, wie den Eisenbahnbeamten bei Vergleichung beider Urkunden und der sich hieran anschließenden Unterstempelung sowie Bescheinigung.

Ist dem Absender nun bei derartiger Sachlage ein Schaden aus der tatsächlichen Nichtübereinstimmung von Frachtbrief und Duplikat entstanden, so kann die auf Schadensersatz in Anspruch genommene Eisenbahnverwaltung (Eisenbahn-Fiskus) bei nachweisbarer Arglist des Absenders — die allerdings regelmäßig schwer oder überhaupt nicht nachweisbar sein wird — dem Schadensersatzanspruch des Absenders die Einrede der Arglist (exceptio doli) schlechthin entgegensetzen und hierdurch allein schon Abweisung dieser Schadensersatzklage erzielen; dies um so mehr, als eine derartige bewußte Vorlage unrichtig entworfener als Beweis dienender Urkunden die strafrechtlichen Merkmale der sogenannten intellektuellen Urkundenfälschung trägt. Liegt keine Arglist, sondern bloße Nachlässigkeit auf seiten des Absenders vor, so kennzeichnet sich diese Nachlässigkeit des Absenders doch immerhin rechtlich als ein Mitverschulden des Absenders bei Entstehung seines Schadens (culpa in contrahendo), was zur Geltendmachung der Bestimmung des § 254 des BGB. zugunsten der Eisenbahn und auf deren Einwand der Schadensersatzklage gegenüber führen kann. Nach dieser Bestimmung des § 254 BGB. hängt nämlich, falls bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten (hier des Absenders) mitgewirkt hat, die Verpflichtung zum Ersatz (der Eisenbahn vorliegend) sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Macht also demgemäß die Eisenbahn der Schadensersatzklage des Absenders auf Grund dieser Bestimmung geltend, daß den Absender bei Ausfüllung des von ihm dem Beamten vorgelegten Duplikatentwurfes in Hinsicht auf dessen tatsächlich nicht wörtlicher Übereinstimmung mit dem Frachtbrief zum mindesten ein gleiches Verschulden treffen, wie den Beamten, der trotz seiner Prüfungspflicht diese Nichtübereinstimmung beider Urkunden nicht entdeckt (gleichwohl aber das Duplikat mit Bescheinigung versehen) habe, so kann der Richter unter Abwägung dieses beiderseitigen Verschuldens beider Parteien entweder Gleichheit des Verschulden auf seiten beider Parteien annehmen und dementsprechend die Klageforderung des Absenders diesem nur zur Hälfte zusprechen oder unter anderer quotenmäßigen Verteilung des Verschuldens die Klageforderung doch nur in beschränkterem Maße zusprechen. Tritt das Mitverschulden des Absenders nach Lage der Sache ganz zurück, hatte z. B. der Beamte eine Prüfung der Übereinstimmung nachweislich überhaupt nicht vorgenommen und das Duplikat schlechtweg bescheinigt, so liegt offenbar das vorwiegende Verschulden auf seiten der Eisenbahn vor, und deren Einwand auf § 254 BGB. ist dann gegenüber dem § 5 EVO. gänzlich wirkungslos.

Bevor auf die weiteren Ersatzpflichtfragen eingegangen wird, ist hier noch ein weiterer Grundsatz hervorzuheben, der bei Nichtübereinstimmung zwischen Frachtbrief und dessen Duplikat Geltung hat; dieser Grundsatz ist der, daß im Verhältnis dieser beiden von der Eisenbahn unterstempelten bzw. bescheinigten Urkunden zueinander der Inhalt des Frachtbriefes maßgebend ist, eine Folgerung, die sich eben daraus ergibt, daß das Duplikat die Wirkung einer beglaubigten Abschrift des Frachtbriefes hat. Demzufolge und zufolge des Rechtscharakters des Duplikates als einer öffentlichen Urkunde (bei Bescheinigung seitens der Staatsbahn) ist also bei diesem stets der Nachweis einer unrichtigen Beurkundung seitens der Eisenbahn zulässig, ein Nachweis, der selbstverständlich auch bei dem Frachtbrief selbst zulässig ist; wird dieser Nachweis für den Frachtbrief selbst geführt, so kommt natürlich auch dessen maßgebliche Bedeutung (gegenüber dem Duplikat) zum Fortfall; der Frachtvertrag selbst unterliegt dann wie jeder gewöhnliche andere nicht durch schriftliche Urkunden nachweisbare zivilrechtliche Vertrag den allgemeinen Regeln. Es ist also bei Fortfall des Frachtbriefes infolge des Beweises unrichtiger Beurkundung sofort nach Abschluß des Frachtvertrages unverzüglich möglich, um dadurch nunmehr auch den ganzen Frachtvertrag und die hieraus sich ergebende Haftung auf Schadensersatz zu beseitigen; erforderlich ist hierzu aber eine unverzügliche Anfechtung sofort nach Abschluß des Frachtvertrages sowie Führung des Beweises der unrichtigen Beurkundung, sowie ferner, daß dem Absender (der nicht arglistig gehandelt hatte) noch kein positiver Schaden entstanden war.

Häufig übersendet der Absender (und Verkäufer) dem frachtbrieflich bezeichneten Empfänger (seinem Käufer) das Frachtbriefduplikat, worauf dann der Empfänger dem Absender auf dieses Vorschuß (bzw. den ganzen Kaufpreis) auf die Frachtware

leistet; dies darum, weil ja das Duplikat zufolge amtlicher Bescheinigung den Beweis liefert, daß die in ihm aufgeführten Frachtgüter tatsächlich von dem Absender der Eisenbahn zur Beförderung an den frachtbrieflich bezeichneten Empfänger übergeben worden sind. Diese Übergabe des Frachtbriefduplikates an den Empfänger (oder dessen Vertreter, insbesondere im Verkehr die den Vorschuß oder Kaufpreis an den das Duplikat Vorlegenden zahlende Bank) hat nicht etwa die Bedeutung, daß die Verfügungsbefugnis über das Frachtgut nunmehr auf den Empfänger übergeht, sie hat vielmehr zunächst nur die Wirkung, daß der Absender in der Ausübung seiner Verfügungsbefugnis über das Frachtgut gehindert ist, § 75 Abs. 1 EVO., gemäß welchem der Absender der Eisenbahn bei nachträglichen (d. h. solchen nach Abschluß des Frachtvertrages) Verfügungen an die Eisenbahn dieser das Duplikat vorzulegen hat. Geht nun also auch bei Aushändigung des Frachtbriefduplikates an den Empfänger das Verfügungsrecht an den Frachtgütern auf diesen nicht über, so dient es doch für den Empfänger nicht nur als Ausweis seiner Empfangsberechtigung an den daselbst angeführten Gütern, sondern es schafft gleichzeitig für den Empfänger die Berechtigung (Legitimation) zur Erhebung von Schadensersatzansprüchen gegen die Eisenbahn in den oben bezeichneten Fällen; denn der § 75 EVO. bestimmt, daß die Eisenbahn dem im Besitze des Duplikates befindlichen Empfänger schadensersatzpflichtig ist, wenn sie Verfügungen des Absenders befolgt, ohne die Vorlegung des Duplikates zu verlangen (dieses hat eben nach dem hier unterstellten der Empfänger). Für den Fall, daß das Frachtgut bereits am Orte der Ablieferung angekommen ist, ergibt sich diese Berechtigung des Empfängers zur Erhebung der Schadensersatzklage gegen die Eisenbahn übrigens ganz unzweifelhaft aus der Bestimmung des § 435 HGB., die auch für den Eisenbahnfrachtverkehr gilt; denn zu diesem Zeitpunkte ist nach dieser Bestimmung der „Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich darauf ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen den Frachtführer (die Eisenbahn) geltend zu machen".

Wie bereits oben erwähnt wurde, kann die Eisenbahn der Schadensersatzklage des Absenders gegenüber bei Vorliegen von Arglist auf dessen Seite mit Erfolg die Einrede der Arglist (exceptio doli) erheben und hierdurch schlechthin Abweisung der Klage erzielen. Diesen Einwand einer Arglist (wenn auch auf seiten des Absenders) kann die Eisenbahn aber auch einer etwa von dem Empfänger gegen sie wegen nicht ordnungsmäßiger Prüfung des Duplikates (und dessen Nichtübereinstimmung mit Frachtbrief infolgedessen) erhobenen Schadensersatzklage mit Erfolg geltend machen, da diese Einrede gegen jeden wirkt, also auch gegen den Empfänger (mag dieser selbst auch schuldlos sein). Nicht dagegen kann die Eisenbahn sich dem Empfänger gegenüber auf ein etwa vorliegendes sonstiges Mitverschulden des Absenders in dem oben bezeichneten Sinne gemäß § 254 BGB. berufen, vielmehr ist in Fällen dieser Art die Eisenbahn lediglich auf eine Rückgriffsklage (Regreßklage) gegen den mitschuldigen Absender nach Maßgabe dessen Verschuldens (vgl. oben) angewiesen. Hatte schließlich der Empfänger die Frachtgüter einem Dritten unter Übergabe des Duplikates weiter verkauft, so ist dieser Dritte trotz des Besitzes des Duplikates der Eisenbahn gegenüber zur Erhebung einer Schadensersatzklage auf Grund des § 5 EVO. nicht berechtigt (legitimiert), weil eben nur Absender und Empfänger (letzterer nach Maßgabe des Frachtbriefes) zu der Eisenbahn in frachtrechtlichen Beziehungen stehen, wie das die ganze gesetzliche Regelung ergibt; lediglich im Wege einer ausdrücklichen Abtretung seines Schadensersatzanspruches gegen die Eisenbahn seitens des Empfängers an diesen Dritten (und nunmehrigen Besitzer des Duplikates) — Cession — könnte dem Dritten die Berechtigung zur Erhebung der Schadensersatzklage gegen die Bahn gegeben werden. Liegt auf seiten des Empfängers ein Mitverschulden nach Lage des Falles vor, so kann die Eisenbahn sich auch diesem gegenüber in der oben erläuterten Weise auf den §254 BGB. berufen. Ein derartiges Mitverschulden kann aber von der Eisenbahn nach der zutreffenden Entscheidung des O.-L.-G. München vom 2. 11. 1917 nicht damit begründet bzw. nicht darin erblickt werden, daß dieser sich vor Vorschußgabe an den Absender auf das Duplikat nicht telegraphisch oder telephonisch an die im Duplikat vermerkte Aufgabestation um Auskunft gewandt hat, ob das Gut auch wirklich aufgegeben ist; dies eben um deswillen nicht, weil das Duplikat als öffentliche Urkunde bis zum Gegenbeweis die tatsächlich erfolgte Aufgabe der Güter an die Eisenbahn (also auch gegen die Eisenbahn, beweist (vgl. oben).

War der Frachtvertrag mit der Eisenbahn noch nicht formgerecht (s. oben) zum Abchluß gelangt, so besteht auch keine frachtrechtliche Schadensersatzpflicht der Eisenbahn auf Grund des § 5 EVO. Absender oder Empfänger gegenüber; denn es ist allgemein anerkannt, daß die in diesem § 5 EVO. bestimmte Haftpflicht der Eisenbahn sich nicht erstreckt auf die von ihren Leuten außerhalb eines Frachtvertrages vorgenommenen Handlungen; in diesen Fällen besteht eine Haftung der Eisenbahn lediglich auf Grund des § 831 BGB. bei unerlaubten Handlungen ihrer Gehülfen (Beamten), wobei sie aber den ihr regelmäßig gelingenden Gegenbeweis führen kann, daß sie bei der Anstellung und Beaufsichtigung des betreffenden Beamten die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Dem Geschädigten bleibt dann bei Amtspflichtverletzung lediglich die Klage aus § 839 BGB. gegen den schuldhaft handelnden Beamten der Eisenbahn, die aber bei höheren Schadensbeträgen mit Rücksicht auf die geringe Zahlungsfähigkeit dieser Beamtenkategorien für das Zwangsvollstreckungverfahren wenig oder gar keinen Zweck haben wird (vgl. im übrigen hierzu Entsch. des O.-L.-G. München vom 2. 11. 1917, Eisenbahnrechtl. Entscheidungen, Bd. 37, S. 1188 ff.).

Dr. Werneburg, Rechtsanwalt.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Der Massenbesuch der Miama, der Ausstellung des Wiederaufbaues, Magdeburg 1922.

Der letzte Freitag, Sonnabend und Sonntag des Juli sind, begünstigt durch ein gutes Wetter, für die Ausstellung ein glänzender Erfolg gewesen. Insbesondere brachte der Sonntag einen Massenbesuch, der sich auf nahezu 70 000 Personen belief. Die Eintrittseinnahme für den Monat Juli übertrifft alle Erwartungen, trotzdem das Wetter in den letzten Wochen nicht gerade entsprechend war. Die Ausstellung ist, wie mit Genugtuung festgestellt werden kann, auch an den Wochentagen sehr zahlreich besucht. Die Statistik des Tageskartenverbrauches erhebt sich weit über den Durchschnitt der Besucherzahl selbst großer internationaler Ausstellungen der Vorkriegszeit. Magdeburg kann also mit dem Erfolg, den die Miama bisher gehabt hat, in hohem Grade zufrieden sein.

Für die Monate August und September, die insbesondere im Zeichen der Tagungen größerer Kongresse stehen — es sind deren ungefähr 75 sowie eine ganze Reihe von Extrazügen und Gesellschaftsfahrten gemeldet — wird ein noch größerer Erfolg der Ausstellung erwartet, um so mehr, als die mündliche Propaganda der bisherigen Ausstellungsbesucher die Miama noch populärer machen wird, als sie es bis jetzt bereits geworden ist. Der denkbar größte Teil der bisherigen Besucher setzt sich erfreulicherweise aus auswärtigen Gästen zusammen, die aus allen Teilen der Provinz und des Reiches nach Magdeburg zur Miama kommen. Der internationale Besuch war gleichfalls recht befriedigend. Es sind außerordentlich beträchtliche Geschäftsabschlüsse zum Teil auch mit dem Auslande getätigt worden.

Über die Abteilung „Binnenschiffahrt" der Miama werden wir in einem der nächsten Hefte eingehend berichten.

Landeseisenbahnräte. Schon während der Vorarbeiten an dem Entwurf einer Verordnung über Beiräte für die deutsche Reichsbahn hat die Binnenschiffahrt Anträge auf Schaffung einer gesetzlichen Bestimmung gestellt, durch die auch die Vertretung der Binnenschiffahrt in den Eisenbahnräten sichergestellt werde. Beweggrund für diese Anträge war der Wunsch, das Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt auf jede mögliche Weise zu fördern, und das große Interesse des Wasserstraßenverkehrs am Eisenbahnwesen berücksichtigt zu sehen. Dem Antrage ist in dankenswerter Weise dadurch stattgegeben worden, daß in der Verordnung (Reichsgesetzblatt II Nr. 3) eine Vorschrift (§ 4 letzter Absatz) aufgenommen wurde, wonach in jedem Landeseisenbahnrat in der Regel ein Vertreter der Binnenschiffahrt sein soll und ferner dadurch, daß in den Reichseisenbahnrat durch den Reichswirtschaftsrat u. a. auch Vertreter der Binnenschiffahrt zu entsenden sind (§ 12).

Die Ausführung dieser Verordnung erfolgt gegenwärtig durch Ernennung von Binnenschiffahrtsvertretern in die Landeseisenbahnräte, aber es besteht die Gefahr, daß die Binnenschiffahrt nicht voll und ganz dabei berücksichtigt wird.

Ratifikation des Genfer Abkommens. Die Arbeitgeberverbände der deutschen Binnenschiffahrt haben kürzlich in der Frage der Ratifizierung des Genfer Abkommens folgende Entschließung gefaßt:

Die deutsche Binnenschiffahrt ist bei den Genfer Verhandlungen nicht zugezogen worden und verlangt schon deshalb, daß die deutsche Regierung das Genfer Abkommen nicht ratifiziert. Sie muß auch mit Rücksicht auf die Internationalisierung der deutschen Ströme eine einseitige Bindung durch internationale Vorschriften ablehnen, sofern nicht zuvor alle anderen Staaten eine solche auf sich genommen haben, damit die Reichsregierung im Hinblick auf die vorliegenden ungünstigen Erfahrungen bei ähnlichen Angelegenheiten nicht festgelegt werde. Die Arbeitgeberverbände behalten sich besondere Stellungnahme vor.

Kleinschiffahrtsgesetz. Am 13. 6. 22 wurde in dritter Lesung das Gesetz betreffend die Organisation der Kleinschiffahrt im Reichstag angenommen. Im ersten Teil des 14 Paragraphen enthaltenden Gesetzes wird bestimmt, daß die bestehenden Schifferbetriebsverbände bis 30. 9. abstimmen müssen, ob sie sich auf-

lösen oder weiter bestehen wollen. In einem zweiten Teil sind einzelne Bestimmungen über die künftige Organisation der Kleinschiffahrt festgelegt, die auch bei eventl. Weiterbestehen eines Schifferbetriebsverbandes auf denselben Anwendung finden. Der Wortlaut des Gesetzes ist im Reichsgesetzblatt Seite 720 veröffentlicht.

Zentralausschuß der Unternehmerverbände. Vor kurzem ist der Reichsverband des deutschen Verkehrsgewerbes, dem auch die Binnenschiffahrt angeschlossen ist, dem Zentralausschuß der Unternehmerverbände beigetreten. Dieser Zentralausschuß setzt sich aus 14 Reichsspitzenverbänden der Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Industrie, des Handels, der Banken, der Versicherungen, des Verkehrsgewerbes und des Handwerks zusammen.

Verkehrsausschuß des vorl. Reichswirtschaftsrats. Der Verkehrsausschuß des vorläufigen Reichswirtschaftsrats beschäftigte sich am 5. Juli mit 2 Anträgen betreffend Erleichterungen im Paßwesen für das Personal in Verkehrsbetrieben und betreffend Erstellung von Wasserumschlagstarifen.

Bei der Frage der Wasserumschlagstarife handelte es sich um Wünsche der Binnenschiffahrt, die sich durch relativ niedrige Eisenbahntarife bei gewissen Entfernungen in ihrer Konkurrenzfähigkeit bedroht fühlt. Der Berichterstatter hob hervor, daß Eisenbahn und Binnenschiffahrt im Interesse einer großzügigen Verkehrspolitik zusammenarbeiten müßten, was bei einem zu schematischen Aufbau der Staffeltarife nicht möglich sei. Finanzielle Bedenken der Eisenbahnverwaltung müßten wohl im Interesse des Gesamtverkehrs zurückgestellt werden. Es komme vor allen Dingen darauf an, die Tarife so zu gestalten, daß Wasserweg und Eisenbahnweg zusammen nicht teurer kämen, als wenn für die betreffende Strecke nur der Eisenbahnweg gewählt worden wäre.

Ein Ausschußmitglied wies auf die außerordentliche Schwierigkeit des Problems hin, die darin liege, daß die Industrie an niedrigen Tarifen interessiert sei, während bei der Binnenschiffahrt das gegenteilige Interesse vorliege.

Die Regierung erklärte, daß man den Tarif für ganz Deutschland unmöglich mit Rücksicht auf die Binnenschiffahrt gestalten könnte, die doch nur einzelnen Gebieten zur Verfügung stünde. Das Verkehrsministerium halte die Frage aber für äußerst ernst und lege Wert darauf, sie dem Reichseisenbahnrat zu unterbreiten. Der Vertreter der Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums betonte, daß seine Verwaltung einen Weg des Ausgleichs zwischen Eisenbahntransportkosten und den Kosten des gemischten Weges wünsche.

Der Ausschuß nahm folgenden Antrag Dr. Schmitz an:

„Der Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrats lenkt die Aufmerksamkeit des Reichsverkehrsministeriums auf die Störungen, die infolge der Einführung des Staffeltarifsystems in dem Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Wasserstraße eingetreten sind. Der Verkehrsausschuß hält dieses Zusammenarbeiten im Interesse der Gesundung des deutschen Verkehrswesens für unerläßlich und ersucht das Reichsverkehrsministerium, beschleunigt die geeigneten eisenbahntarifarischen Maßnahmen zu treffen, insbesondere die Prüfung der Einführung besonderer Wasserumschlagstarife zu beschleunigen."

Zentrales Binnenschiffsregister. Beim Reichsausschuß für Schiffbau und Schiffsabgabe, Berlin, fand am 18. 7. eine Aussprache über die Weiterführung eines zentralen Binnenschiffsregisters statt, zu welcher die interessierten behördlichen und privaten Stellen eingeladen waren. Als Vertreter des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt waren anwesend: Direktor Rischowski, Direktor Thielecke, Thiele, Dr. Reinig, Rothenbücher, Zeitz, von Pelnitz, Dr. Danner.

Nach Eröffnung der Besprechung wurde zunächst die Einrichtung des Katasters besichtigt. Es wurde gezeigt, daß die Arbeit in einem Zimmer von vier Angestellten geleistet wird. Jeder von diesen hat ein bestimmtes Stromgebiet, nämlich: Rhein, westdeutsche Kanäle, Weser und Donau; Elbe; märkische Wasserstraßen; Oder und ostdeutsche Wasserstraßen. Das Rheindezernat ist so groß, weil die Arbeit dort infolge besserer Vorarbeiten leichter ist als auf den anderen, überwiegend von Partikulierschiffern befahrenen Stromgebieten.

Eine weitere Verminderung des Personals ist nicht möglich, da die grundlegenden Arbeiten bis zum 1. April von zehn Angestellten geleistet worden sind, und der jetzige Bestand für die Fortführung unbedingt nötig ist. Es wird für jedes Schiff ein Kartenblatt geführt, auf dem Schiffsgattung, Name, Kahnnummer, Eigentümer, Heimatort verzeichnet sind. Außerdem befinden sich noch folgende Angaben darauf: Länge, Breite, Tiefgang, Tragfähigkeit, Triebkraft (Art und Stärke), Baujahr, Bauart, Bauort, Baumaterial, Decke, Klasse, Bauwert, Versicherung, Ausrüstung, Geschirr, Verkehrsgebiet. Unter den sonstigen Bemerkungen auf der Rückseite steht auch das Registergericht und die Eintragungsnummer vermerkt.

Neben dieser Kartothek — dem eigentlichen Kataster — wird noch für jedes Stromgebiet ein Registerbuch geführt, das den Inhalt der Kartothek zusammengefaßt wiedergibt. Außerdem sind die beglaubigten Registerauszüge der Registerbehörden vorhanden. Die Kosten des Betriebes seien für das Rechnungsjahr 1922 im Mai d. J. auf 280 000 Mark veranschlagt. Im Anschluß hieran erfolgte die Fortsetzung der Besprechung über die Hauptfrage, ob sowohl seitens der Interessenten als auch seitens der amtlichen Stellen Interesse daran besteht, das Binnenschiffskataster aufrecht zu erhalten oder nicht.

Es wurde zunächst über die Entwicklung des jetzigen Binnenschiffsregisters und die Gründe berichtet, weshalb sich seine Fortführung empfehle. Zunächst wäre die Zentralisation wegen des vielfachen Wechsels der Fahrzeuge zwischen den einzelnen Stromgebieten von Bedeutung. Dann aber stelle die jetzige Einrichtung eine große Verbesserung gegenüber dem früheren Zustand dar. Die Binnenschiffsregister seien, soweit sie den Amtsgerichten angegliedert wären, in der Mehrzahl nicht auf dem Laufenden. Obwohl das Binnenschiffahrtsgesetz eine Registrier- und Anmeldepflicht vorschreibt und die Registergerichte anweist, die Beteiligten zu den Anmeldungen durch Ordnungsstrafen anzuhalten, habe sich bei der Bearbeitung des Reichsausschusses ergeben, daß von einer Registerwahrheit nicht die Rede sein könne. Die einzelnen Schiffsregister seien durchgearbeitet und an jeden Eigentümer Fragekarten gesandt worden. Mit Hilfe der Wasserbauämter und Ortspolizeibehörden würden dann die wirklichen Eigentümer oder der tatsächliche Untergang des Fahrzeuges festgestellt. Diese Ergebnisse würden den Amtsgerichten mitgeteilt. Ueber die Neubauten erhielte das Kataster Nachricht auch durch ständige Mitteilungen des Schiffsvermessungsamtes. So erhielte man ein Material, das über die gesamten registerpflichtigen Binnenschiffe nicht allein die rechtlichen Auskünfte der Schiffsregister darbiete, sondern auch die wichtigsten technischen und wirtschaftlichen Angaben über jedes Fahrzeug enthalte. Die Beschaffung dieses Materials sei für eine behördliche Zentrale leichter, da diese mehr Autorität den anderen Behörden gegenüber besäße und meistens die Auskünfte kostenlos, in wenigen Fällen gegen Erstattung der Schreibgebühren, erhalte. Insbesondere würden von den örtlichen Schiffsregistern beglaubigte Auszüge erteilt.

Der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums erklärte, die fünfjährige Bestandaufnahme der Schiffe des Statistischen Reichsamtes genüge dem Reichsverkehrsministerium vollkommen. Diese Aufnahme zeige auch seiner Ansicht nach ein fehlerloses und durchaus einwandfreies Bild, was vielleicht mit Rücksicht auf die Benutzung privater Auskünfte beim Kataster nicht so unbedingt der Fall sei. Eine endgültige Stellungnahme in der Frage der Weiterführung eines zentralen Binnenschiffsregisters wurde noch nicht erzielt.

Anwendung des Betriebsrätegesetzes auf die Binnenschiffahrt. Das Landgericht Hamburg hatte vor einiger Zeit die Klage der Arbeitnehmer gegen die vereinigte Elbeschiffahrtsgesellschaft wegen der von ihr nicht zugelassenen Wahl eines Betriebsrates für die Landbetriebe kostenpflichtig abgewiesen. Die Arbeitnehmer haben gegen dieses Urteil Berufung beim Oberlandesgericht Hamburg eingelegt und wurde die Sache vor diesem am 14. Juli verhandelt. Das Oberlandesgericht hat nunmehr die Berufung verworfen. In dem sehr interessanten Urteil des Oberlandesgerichtes ist das letztere der Rechtsauffassung der Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaften voll und ganz beigetreten. Das Urteil hat ganz außerordentliche Bedeutung für alle Unternehmungen, die über den Bezirk eines Landes hinaus sich erstrecken. Das Oberlandesgericht hat in seinen Gründen mit größerer Schärfe als es das Landgericht getan hat, festgestellt, daß hierfür lediglich der Reichswirtschaftsrat zuständig ist.

Der Industrie- und Handelstag beantragte Umschlagstarife. Der Industrie- und Handelstag machte folgende Eingabe an den Reichsverkehrsminister: Die Studienkommission unter dem Vorsitz der Eisenbahndirektion Essen erklärte in ihrer Sitzung vom 5. Mai d. J. in Darmstadt, daß aus verschiedenen Gründen, insbesondere mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Friedensvertrages, die Einführung von Wasser-Umschlagstarifen nicht befürwortet werden könne. Dagegen beabsichtigte die Kommission, dem Reichsverkehrsministerium vorzuschlagen, die Staffelsätze für Kohle über 350 km neu zu regeln. Sie glaubte, mit dem Vorschlage die Hauptbeteiligten an der Frage dadurch zufrieden zu stellen, daß sie die der Schiffahrt schädliche Konkurrenz durch Abbau der Staffelung mildere.

Demgegenüber muß betont werden, daß sowohl Wasser-Umschlagstarife als Staffeltarife unentbehrlich sind. Insbesondere haben sich süddeutsche Handelskammern, wie Mannheim, Offenbach a. M., Regensburg, Nürnberg, Karlsruhe, sowie der Württembergische und der Badische Industrie- und Handelskammertag, aber auch westdeutsche, mitteldeutsche, sächsische und schlesische Handelskammern, wie Essen, Duisburg, Wesel, Geestemünde, Halberstadt, Leipzig, Dresden und Oppeln für die Einführung von Ausgleichstarifen ausgesprochen. Nur die Handelskammer Hamburg steht nach unseren Unterlagen allein mit ihrer Meinung, daß eine Heraufsetzung der Eisenbahngütertarife der Klasse D und E, und zum Ausgleich dafür eine entsprechende

Herabsetzung der Tarife der Klasse A und B das beste Mittel zum Ausgleich des Wettbewerbes zu A und B sei.

Es würde jedoch eine Beseitigung oder Verringerung der Staffelung der Gütertarife insbesondere auf den stärksten Widerstand von ganz Süddeutschland stoßen.

Wir leiden unter der Verkehrsnot der Eisenbahn. Es steht unzweifelhaft fest, daß die Eisenbahn zur Bewältigung des Massenverkehrs, besonders im Herbst, nicht in der Lage ist. Deshalb sind auch die Gebiete, die während der Sommermonate nicht zu den unmittelbaren Versorgungsgebieten der Binnenumschlagsplätze gehören, stark an dem Bestehen von großen Stapelplätzen an den Binnenwasserstraßen für Massengüter interessiert, und deshalb ist die Schaffung von Umschlagstarifen, die allein solche Stapelplätze begünstigen, unerläßlich. Die Umschlagstarife werden von den beteiligten Kreisen vorzugsweise für die Massengüter gefordert. Es muß daher befremden, wenn die die Frage bearbeitenden Eisenbahndirektionen dies mehr als eine Frage der Versorgung mit Kohle behandeln. Gegenstand des Massenverkehrs sind neben Kohle beispielsweise auch Getreide, Holz und Petroleum. Wenn der Kohle unter den Massengütern auch die erste Stelle zukommt, so sind die übrigen für viele Industriezweige, die sich früher auf Grund der günstigen Wasserumschlagstarife anbauten, die wichtigsten Rohstoffe.

Wir beantragen daher, daß die Ausgleichstarife von und nach den Binnenumschlagsplätzen baldigst eingeführt werden.

Für einen zusagenden Bescheid wäre sehr dankbar.

Der Präsident.

Umarbeitung des Reichsbahnfinanzgesetzes. Der in der Öffentlichkeit vielfach erörterte Referentenentwurf zu einem Reichsbahnfinanzgesetz wird zurzeit im Reichsverkehrsministerium umgearbeitet. Dabei werden die von der öffentlichen Kritik und bei den Sonderberatungen gegebenen Anregungen berücksichtigt werden. Vor allem soll dem Reichsrat und Reichstag gegenüber den als allzu einschränkend empfundenen Vorschlägen des bisherigen Entwurfs eine erheblich stärkere Überwachung und Einwirkung auf die Verwaltung der Reichsbahn gewahrt bleiben, unbeschadet der wünschenswerten Entlastung dieser Körperschaften von den Einzelfragen der laufenden Verwaltung. Die Befugnisse des Verwaltungsrats sollen erweitert werden. Den Wünschen der Eisenbahngewerkschaften hinsichtlich des aktiven und passiven Wahlrechts der Personalvertretung im Verwaltungsrat will man entgegenkommen. Konflikte zwischen dem Reichsverkehrsminister und dem Verwaltungsrat sollen zur Schlichtung dem Reichstag unterbreitet werden. Die Einzelbestimmungen über die Finanzgebarung werden kürzer und dehnungsfähiger gefaßt, um die Anpassung an die jeweiligen Verhältnisse zu erleichtern. Auch soll die Festsetzung des Anlagekapitals nicht einem besonderen Ausführungsgesetz vorbehalten bleiben, sondern in dem Reichsbahnfinanzgesetz selbst erfolgen. — Es besteht die Absicht, den neuen Entwurf noch in diesem Monat mit den früheren Eisenbahnländern zu erörtern und nach endgültiger Feststellung durch das Kabinett ohne Verzug dem Reichsrat und Reichstag vorzulegen.

Seehafenausnahmetarife. Der Präsident des deutschen Industrie- und Handelstages richtete folgende Eingabe an das Reichsverkehrsministerium:

„Der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages hält es für dringend erforderlich, daß die Frage der Wiedereinführung der Seehafenausnahmetarife unter Ausdehnung auf die Binnenschiffahrtsumschlagplätze zur Erleichterung der Ein- und Ausfuhr wie zur Stärkung der deutschen Seehäfen beschleunigt erwogen wird. Zu diesem Zwecke hat er beschlossen, das Reichsverkehrsministerium zu ersuchen, ihm beschleunigt die erforderlichen Berechnungen bzw. Unterlagen über die voraussichtlichen Wirkungen dieser Tarifmaßnahme auf der Grundlage des Tarifs vom 1. Mai d. J. vorzulegen und seinerseits selbst entsprechende Vorschläge in der angedeuteten Richtung zu machen.

Unter Zugrundelegung dieses Beschlusses gestattet sich der Deutsche Industrie- und Handelstag, die Dringlichkeit dieser Frage nachstehend darzulegen:

Durch die gerade im letzten halben Jahre eingetretenen Tariferhöhungen haben die Frachten für Güter, denen vor dem Kriege ein Seehafenausahmetarif zugestanden war, eine Höhe erreicht, die zwischen dem 100fachen und 230fachen der Friedenssätze schwankt.

Eine solche Belastung muß sich natürlich bei dem Wettbewerb mit den ausländischen Seehäfen äußerst nachteilig bemerkbar machen. Wenn auch der Wert der deutschen Mark im Ausland immer mehr gesunken ist und damit die ausländischen Frachten, umgerechnet in Markwährung, bedeutend gestiegen sind, so ist dennoch die Beförderung der wichtigsten Ausfuhrgüter aus den westlichen und südlichen Industriezentren nach den ausländischen, wenn auch näherliegenden Seehafenplätzen bedeutend billiger als nach Hamburg. Eine Gegenüberstellung der deutschen Fracht mit der holländischen und belgischen Fracht für gleiche Kilometerentfernungen ergibt, daß die deutschen Frachten für Stückgut im Durchschitt mehr als das Doppelte und für Klasse A etwa 30 % teurer sind, als die Frachten der holländischen und belgischen Seehafenausnahmetarife. Für den Wettbewerb der deutschen Häfen kommt noch weiter in Betracht, daß die Frachten nach den deutschen Häfen häufig etwas höher sind als nach den Häfen Antwerpens und Rotterdams. Dieses erklärt sich ja ohne weiteres daraus, daß die zurückzulegende Strecke um etwa eine Tagesreise länger ist, wodurch an Mannschaftslöhnen und Kohlenverbrauch pro Tag auf einem Dampfer mittlerer Größe ganz bedeutende, ungefähr 60 000 Mark betragende Mehrkosten entstehen. Hierzu kommen noch die bekannten sehr schwerwiegenden, jedoch jetzt nicht weiter zu erörternden Verkehrs- und Betriebsschwierigkeiten, besonders in Hamburg, die bereits von ausländischen Seehäfenexpediteuren als Werbemittel in der schärfsten Form ausgenutzt werden. Diese eng ineinandergreifenden Umstände haben bereits dazu geführt, daß der größte Teil der westlichen Industrie, die früher am gesamten Ein- und Ausfuhrhandel Deutschlands am stärksten beteiligt war, jetzt die Verladungen über die holländischen und belgischen Häfen vornimmt, wodurch nicht allein der deutschen Volkswirtschaft und den deutschen Seehäfen, sondern auch letzten Endes den deutschen Eisenbahnen große Einnahmen verloren gehen, weil bis zur holländischen und belgischen Grenze nur kurze, zu den deutschen Seehäfen bedeutend weitere Entfernungen in Frage kommen.

Wie in Norddeutschland, so wird auch in den süddeutschen, besonders württembergischen Industrie- und Handelskreisen das Fehlen der früheren Seehafenausnahmetarife als ein immer stärkerer Mangel empfunden. Besonders für sie sind die Hansastädte die natürlichen Aus- und Einfalltore für den wirtschaftlichen Verkehr. Eine Abwanderung des Verkehrs von dort durch eine das Wirtschaftsleben ungünstig beeinflussende Tarifpolitik muß nicht nur die Hansastädte selbst, sondern das gesamte Wirtschaftsleben des Reichs schädigen. Die Forderung von Seehafenausnahmetarifen bedeutet daher auch kein Sonderinteresse der Hafenplätze, sondern ist eine wichtige Wirtschaftsfrage, auch für die süddeutsche Idustrie, die über sie mit dem Ausland zum überwiegenden Teil verkehrt.

Schon vor dem Kriege konnten die deutschen Seehäfen erfolgreichen Wettbewerb mit dem Auslande nur unter dem Schutze der Seehafenausnahmetarife, die die preußische Eisenbahnverwaltung in großzügigster Weise im nationalen Interesse eingeführt hatte, aufnehmen. In richtiger Erkenntnis dieser Tarifpolitik sucht daher jetzt das Ausland seine Ausfuhrtätigkeit auf jede Art und Weise zu steigern, während dafür in Deutschland hinsichtlich der Beförderung wenig geschieht, so zum Beispiel verhandelt die französische Eisenindustrie mit der französischen Regierung erfolgreich wegen der Verbilligung der Frachten für Brenn- und Hochofenstoffe zum Hochofen-Stahlwerksbetrieb. Schon vor Beendigung dieser Verhandlungen hat der französische Minister für öffentliche Arbeiten zur Unterstützung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Frankreichs Tarifermäßigung für die Schwerindustrie herbeigeführt. Die Frachten für Ausfuhrwaren nach dem französischen Absatzgebiet haben eine Ermäßigung von 35—40% erfahren. Die Erzeugungskosten werden durch Frachtermäßigung für Rohstoffe und auch für Halbfabrikate wesentlich erleichtert. So wurde neuerdings für Halbfabrikate bei Beförderung eines Mindestgewichts von 180 t eine Frachtermäßigung von 15% und mehr zugestanden. Geschlossene Erzzüge genießen besondere Vergünstigungen. Man sieht daraus, wie Frankreich sich bemüht, seine Industrie zu entwickeln und wie diese das Wirtschaftsleben zu beherrschen und den früheren Zustand wieder herzustellen beginnt. Auch der belgischen Eisenindustrie sind ähnliche Begünstigungen zuteil geworden. Bei den deutschen Waren geschieht nichts dergleichen, obschon von allen Seiten des Reichs betont wird, daß es unbedingt erforderlich ist, die Ausfuhr deutscher Waren mit allen Mitteln zu fördern.

So ist die Frage der Wiedereinführung der Seehafenausnahmetarife nicht nur eine Lebensfrage für die deutschen Seehäfen, sondern für das gesamte deutsche Wirtschaftsleben geworden.

Neben der Frage der Wiedereinführung der Seehafenausnahmetarife ist aber auch eine Neuordnung des jetzigen Gütertarifsystems in der Weise vorzunehmen, daß die horizontale Staffelung, die durch die verschiedenen ungleichen Zuschläge zu weitgehend geworden ist, wieder eingeschränkt wird. Es müssen hiernach besonders die Tarifklassen A und B, die wiederholt stärker belastet sind als die anderen Klassen und die nicht eine so weitgehende vertikale Staffelung aufweisen, herabgesetzt werden.

Im Zusammenhang mit einer Regelung dieser Frage bittet der Deutsche Industrie- und Handelstag das Reichsverkehrsministerium, die

Wiedereinführung von Frachtermäßigungen sowohl für Güter der Ausfuhr wie der Einfuhr in Form von Seehafenausnahmetarifen beschleunigt zu erwägen, und zwar in der Hinsicht, daß die aus dem Friedensvertrag sich eventuell ergebenden Rückwirkungen der Tarifmaßnahme bei Ein- und Durchfuhr ent-

weder überhaupt nicht zu befürchten, oder aber doch erträglich sind.

Er bittet ferner,

ihm die erforderlichen Berechnungen bzw. Unterlagen über die voraussichtlichen Wirkungen dieser Tarifmaßnahme auf der Grundlage des Tarifs vom 1. Mai d. J. übersenden zu wollen, damit er in der Lage ist, an dieser für das gesamte deutsche Wirtschaftsleben so wichtigen Frage ernstlich mitzuarbeiten."

Umschlagstarife und Kohlenmangel. Die Binnenschifffahrt bemüht sich seit eineinhalb Jahren, als Ausgleich für die Staffeltarife der Eisenbahn, die ihr durch ihre billigen Sätze auf weite Entfernungen das Frachtgut wegnimmt, sogenannte Umschlagstarife zur Einführung zu bringen. Das Frachtgut, das vom Wasserweg auf die Bahn oder umgekehrt von der Bahn auf den Wasserweg gelangt, soll hiernach zu bevorzugten Tarifen auf der Bahn befördert und somit ein Anreiz zur Benutzung der Wasserstraßen gegenüber der durchgehenden Bahnverfrachtung gegeben werden. Der katastrophale Kohlenmangel sollte die bei der Eisenbahn immer wieder hervortretenden Bedenken zerstreuen und die Entscheidung in dem von der Binnenschiffahrt gewünschten Sinne beschleunigen. Die Notwendigkeit, jede Möglichkeit zur Kohlenersparnis auszunutzen, ist eins der dringendsten Gebote der Stunde. Wir können es uns nicht mehr leisten, Güter, die ihrer Natur nach auf den Wasserweg gehören und vor Einführung des Staffeltarifs der Eisenbahn stets von der Binnenschiffahrt befördert wurden, vom Wasserweg ab auf die Bahn zu ziehen. Denn die tote Last, die auf dem Schienenwege mitbefördert werden muß, ist um ein vielfaches größer als auf dem Wasserwege. Dem entspricht ein vielfach größerer Kohlenverbrauch zur Beförderung der gleichen Menge Frachtgut. Dieses Mehr an Kohlen muß, und das ist das Schlimme, mit Devisen bezahlt werden; denn bei der Beförderung der Güter auf dem Wasserwege würden entsprechend weniger Importkohlen benötigt. Es ist schon schlimm genug, daß unsere Industrie in weitem Umfange auf englische Kohlen angewiesen ist. Daß diese Kohle aber noch mit der Wirkung eines Mehrverbrauchs an Importkohle mit der Bahn ins Binnenland geschafft wird, erscheint überflüssig und schädlich. Hier wäre ein Weg zur Kohlen- und Devisenersparnis. Ob die Güter nun durch Einführung des Umschlagstarifs oder vorläufig durch Verweigerung der Wagengestellung auf den Wasserweg gebracht werden, spielt eine geringe Rolle. Die Hauptsache ist: volle Ausnützung der Binnenschiffsflotte. Die fiskalischen Interessen der Reichsbahn müssen hinter dem sich immer mehr zuspitzenden Kohlenmangel zurücktreten.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Bericht der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel über die Lage der Rheinschiffahrt im Monat Juli 1922.

Während der Wasserstand auf den ost- und mitteldeutschen Flüssen für die Betriebsverhältnisse der dortigen Schiffahrt verhältnismäßig ungünstig war und die Leistungen der Schiffahrt stark einschränkte, hatte der Rhein andauernd während der Berichtszeit einen guten Wasserstand zu verzeichnen, der einen vollen Verkehr in beiden Richtungen ermöglichte. Zwar war zum Schluß des vorigen und zu Beginn des Berichtsmonates der Wasserstand langsam aber stetig zurückgegangen, jedoch nicht soweit, daß er der Schiffahrt hinderlich geworden wäre. Es war allerdings schon zeitweise Vorsicht bei der Abladung der tiefgehenden Kähne geboten.

Der Cauber Pegel, der zum Schluß des vorigen Monats auf einer Höhe von 3,08 m gestanden hatte, war im Berichtsmonat weiter bis auf 2,53 m am 12. gesunken. Er erreichte jedoch infolge der Regenperiode bereits wieder am 19. eine Höhe von 2,92, am 21. eine solche von 3,42 m. Am Schluß des Berichtsmonats zeigte er einen Wasserstand von 3,12 m.

Diese Aufbesserung des Wasserstandes ermöglichte es, von der Mitte des Monats ab wieder bis zu den höchst gelegensten Plätzen des Oberrheins mit voller Abladung zu fahren. Auch die Schiffahrt auf dem Main war infolge des günstigen Wasserstandes gut, dagegen hatte der Schiffahrtsbetrieb auf dem Neckar vorübergehend zu Beginn der Berichtszeit unter einem ungünstigen Wasserstand zu leiden. Das regnerische Wetter läßt erwarten, daß der günstige Wasserstand auch weiterhin noch anhalten wird.

Auf dem Frachtenmarkte haben sich wesentliche Aenderungen im Verlaufe des Berichtsmonats nicht vollzogen. Die Kohlenverfrachtung sowie vor allem das übrige Frachtgeschäft rheinaufwärts war lebhaft bei unverändert hohen Frachten. Der Talverkehr dagegen liegt fast ganz still. Die Schuld hieran trägt der Streik in der holländischen Binnenschiffahrt, der im ersten Drittel des Monats seinen Anfang nahm. Es handelt sich hier um das Bestreben der großen holländischen Reedereien, den Lohn um 10 % herabzusetzen. Das Personal auf den holländischen Rheinschleppdampfern befindet sich daher fast ohne Ausnahme im Ausstand. Die erste Folge des Streiks war eine starke Erhöhung der Frachtensätze an der Rotterdamer Börse. Auch in Belgien ist die Schiffsmiete stark gestiegen (20 cents je Tag und Tonne). Für die Entgegennahme von Frachtgütern kommen fast nur die zur Zeit in Holland liegenden Partikulierschiffer sowie die verhältnismäßig wenigen Schiffe deutscher Herkunft in Betracht. Dieser holländische Streik führte zu einer lebhaften Nachfrage nach deutschem Leerraum, jedoch war Kahnraum auch sonst während der ganzen Berichtszeit gesucht, umsomehr, als von der Mitte des Monats ab der günstige Wasserstand einen durchgehenden vollen Transport bis Basel zuließ.

Da der Versand zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen infolge der zurückgegangenen Förderung im Ruhrkohlenbergbau nachgelassen hat, so vollzog sich die Beladung der Kähne langsam, sodaß zum Schluß des Monats der vorhandene Leerraum sich wieder etwas angesammelt hatte. Der Umlauf der Kähne benötigte fast die doppelte Zeit gegenüber dem Vormonat.

Bei den Bergverfrachtungen, die entsprechend der verringerten Zufuhr nachgelassen haben, handelte es sich in der Hauptsache um Brennstoffe, bei denen solche von ausländischer Herkunft eine große Rolle spielten. Die Brennstoffe, auch die ausländischen, kamen fast alle von der Ruhr bezw. über die Kanäle heran, während ausländische Brennstoffe aus der Richtung Holland fehlten. Die Verfrachtung im Talverkehr betraf vorwiegend Holz, Abbrände, Salz und Steine.

Frachtsätze wurden an der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort nicht notiert. Die Befrachtung auf Grund der Tagesmietsätze war die gebräuchliche. Die Tagesmiete stellte sich — Basis Rhein-Ruhrhäfen-Mannheim — auf 2,10 Mk. je Tag und Tonne bei 25 Tagen Garantie und freier Rücklieferung.

Im Schleppbetrieb war das Geschäft gut. Schleppkraft zum Oberrhein war reichlich vorhanden. Alle zum Oberrhein schleppbereiten Kähne konnten sofortige Beförderung finden. Das Fehlen der holländischen Schleppboote machte sich dennoch bemerkbar. Es wurde wenig oder kein Schleppgut von Holland für den Oberrhein herangeführt, so daß namhafte Mengen zur Komplettierung der Schleppzüge von den Rhein-Ruhrhäfen zum Oberrhein fehlten. Mit der vorhandenen Schleppkraft am Oberrhein kam man dort im allgemeinen aus. Die Kähne konnten ohne Verzögerung nach ihren Bestimmungsplätzen gebracht werden.

Die Schlepplöhne von den Rhein-Ruhrhäfen nach Mannheim stellten sich durchschnittlich auf 120,— Mk. je Tag und Tonne Tragfähigkeit bei 25 Tagen Garantie, obwohl infolge der ab 1. ds. Mts. wiederum erhöhten Bootekohlenpreise sowie der Mannschaftslöhne ein Anziehen der Schlepplöhne unbedingt geboten gewesen wäre, wenn sich der Schleppbetrieb nicht verlustbringend gestalten soll. Vereinzelt wurden 125,— Mk. je Tonne für kleinere Kähne gezahlt.

Der Kohlenversand zu den hiesigen Häfen ist infolge der unsicheren politischen Lage weiter stark zurückgegangen; allerdings wird das Zurückhalten der Zechen u. a. aber auch noch darauf zurückgeführt, daß die Bergarbeiter nicht abgeneigt waren, wegen der im Laufe dieses Monats schwebenden, jetzt glücklich beendeten Lohnverhandlungen in den Streik zu treten. Die Fertigstellung des an den Kippern in Ladung liegenden Kahnraums ging demnach nur sehr langsam vonstatten. Es mußte in sehr vielen Fällen mit einer 14tägigen Ladezeit gerechnet werden.

Die Kipperleistungen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen betrugen im ersten Drittel des Monats etwa 22 000 Tonnen arbeitstäglich, im zweiten Drittel etwa 20 000 und im letzten Drittel etwa 18 000 arbeitstäglich, wiesen also einen starken Rückgang auf.

Die Zahl der nach dem Oberrhein abgeschleppten Kähne betrug in der Zeit vom 1. bis zum 26. des Berichtsmonats 519 Kähne mit 496 432 Tonnen (im Vormonat 551 Kähne mit 538 374 Tonnen). In der gleichen Zeit wurden nach dem Main 9 Kähne mit 7 538 Tonnen abgeschleppt (im Vormonat 6 Kähne mit 5 285 Tonnen).

Die Getreidespedition hatte sehr stark unter dem Streik in der holländischen Binnenschiffahrt zu leiden.

In den übrigen Speditions- und Umschlagbetrieben hielt sich der Verkehr in den gleichen Grenzen wie im Vormonat.

Verkehr und Güterumschlag im 1. Halbjahr im Hafen Hamm i. W. Im Jahre 1922 hatte der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen unter einer wiederholt einsetzenden Frostperiode zu leiden. Hierdurch wurde auch der Umschlagsbetrieb im Hafen Hamm besonders in den ersten beiden Monaten stark beeinträchtigt. Umschlag und Verkehr blieben in diesem Zeitraum nicht unwesentlich gegen 1921 zurück. Während 1921 im Hafen 124 Schiffe im Januar-Februar einliefen, betrug die Zahl in diesem Jahre nur 77; in der gleichen Weise blieb auch der Güterumschlag gegen 1921 zurück, und zwar um 15 030 T. Als nach Beendigung der Frostsperre und des Eisenbahnerstreiks ein starker Verkehr auf den Kanälen einsetzte, besserten sich auch die Verhältnisse im Hafen Hamm. Es liefen im Monat März 73 (65) Schiffe ein, die 32 876 (25 557) T. Güter brachten. Allein im Monat April trat in der Kohlenausfuhr über den Wasserweg ein Umschwung ein. Sowohl im Orts- als auch im Nahverkehr ging die Kohlenverfrachtung über den

Wasserweg in östlicher Richtung vom Rhein-Herne-Kanal wesentlich gegen den Märzversand zurück. Dieser Rückgang machte sich auch in den Kohleneinfuhrhäfen bald bemerkbar. In den beiden letzten Monaten Mai und Juni trat vorübergehend in einzelnen Wochen eine Besserung ein, aber durchweg war die Einfuhr von Kohlen und auch an anderen Gütern, wie Getreide usw. mäßig.

Die Güterausfuhr war in den ersten fünf Monaten gleichfalls mäßig und blieb hinter der Ausfuhr 1921 etwas zurück; erst im letzten Monat Juni entwickelte sie sich besser. Sie bestand aus Zement, Getreide, Baukonstruktionen, Eichenholz usw. In dem ersten Halbjahr verkehrten im Hafen 575 (665) Schiffe (ohne Schleppdampfer), von denen 285 (330) ein- und 290 (335) ausgelaufen sind. Der Güterumschlag betrug 139 108 (145 334) T.; von dieser Menge entfielen 134 470 (138 899) T. auf die Einfuhr und 4638 (6435) T. auf die Ausfuhr. Der Minderumschlag 1921 betrug 6226 T. oder rund 4 Prozent, der seinen Grund hauptsächlich in der langen Frostsperre während der ersten beiden Monate und in dem ungünstigen Kohlenversand im Ortsverkehr über den Wasserweg im letzten Vierteljahre hatte.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser. Die Lage des Frachtenmarktes auf den westdeutschen Kanälen litt zum Teil unter dem jetzt beendigten Seemaschinistenstreik. Die in Nordseehäfen angekommenen Kähne mit Ruhrkohlen konnten zum Teil infolge des Streiks nicht rechtzeitig gelöscht werden, so daß sie die eingegangenen Erz- und Kohlenmengen (England) nicht übernehmen konnten. Mit der Besserung der Übernahme von Ruhrkohlen durch ausgehende Dampfer wird Leerraum für den Transport von Erz und englischer Kohle wieder in größerer Menge vorhanden sein. Der Versand von See in den Industriebezirk dürfte in der nächsten Zeit wesentlich besser werden, da die Folgen des Seemaschinistenstreiks nach und nach verschwinden. Die Güterzufuhr von See nach Nordseehäfen war befriedigend, aber infolge des Streiks nicht so gut als in den Vorwochen.

Die Einfuhr an Eisenerzen usw. in Umschlagshäfen des Industriebezirks war nicht so lebhaft. Die Umschlagsbetriebe konnten durchweg gut beschäftigt werden; auch der Verkehr über die Hafen- und Kleinbahnen befriedigte. Von der Weser wurden weniger Güter als sonst dem Westen zugeführt; der Gütertransport von hannoverschen Häfen bewegte sich in mäßigen Grenzen.

Die Kohlenverfrachtung von den Ruhrkohlenzechen über die Kanäle nach Osten war geringer als in der Vorwoche. Wie gewöhnlich in den ersten Tagen eines Monats, so machte sich auch zu Anfang August bei der Kohlenförderung der Gedingewechsel bemerkbar. Infolgedessen war der Versand sowohl über die Eisenbahn als auch über die Kanäle zu Anfang der Berichtswoche geringer; in den letzten Tagen trat in der Wasserverfrachtung eine wesentliche Besserung ein. Ob die Besserung, die im wesentlichen als eine Folge des holländischen Schifferstreiks anzusehen ist, länger anhält, dürfte fraglich sein, wenn nicht durch Überschichten eine allgemeine Hebung der Kohlenförderung bald eintritt. Die Aussichten zu neuen Verhandlungen in der Überschichtenfrage sind bis jetzt nicht günstig. Die Kahnansammlung vor Schleuse 7 und in Häfen war zu Beginn der Berichtswoche etwas größer, am Schlusse bewegte sie sich in normalen Grenzen. Der Schleppbetrieb arbeitete prompt.

Dortmund, 9. August. In der Berichtswoche waren Verkehr und Güterumschlag geringer als in der Vorwoche. Es verkehrten in den Häfen insgesamt 99 (122) Schiffe; hiervon liefen 44 (55) ein und 55 (67) aus. Beladen wurden 30 (37), leer 3 (3) Kähne eingebracht; außerdem liefen noch 11 (0) Schleppdampfer ein. Den Hafen verließen in der Berichtszeit 3 (3) beladene und 11 (49) leere Kähne sowie 11 (15) Schlepper.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund	44 (55)	55 (67)	99 (122)	30 (37)	3 (3)
Hamm i. W.	18 (13)	14 (13)	32 (26)	18 (13)	1 (3)
Münster i. W.	10 (—)	10 (—)	20 (—)	10 (—)	0 (—)

Wanne-West:	Kohlenumschlag	31314	(35431) t
Ost:	Umschlag auf Schiff	—	(2852) t
	Umschlag von Schiff	—	(2852) t
	Zufuhr von Eisenbahn	1632	(2411) t
	Abfuhr zur Eisenbahn	1268	(1767) t
Unser Fritz:	Kohlen- und Koksumschlag	6479	(5648) t
Hafen Nordstern:	Kohlenumschlag	—	(7515) t

Schleuse Münster:
Südl. Richt.: 33 (43) Schleppzüge mit 74 (85) beladenen Kähnen mit 35409 (40869) t. Nördl. östl. Richt.: 46 (40) Schleppzüge mit 127 (102) beladenen Kähnen mit 52576 (52576) t.

Hamm i. W., 9. August. Der Schiffsverkehr hat sich erheblich gesteigert. Angekommen sind 18 (13) Schiffe mit zusammen 7480 (6621) T. Weizen, Steinkohlen, Walzdraht und Eisenknüppel. Abgeschleppt wurden 13 (10) leere Schiffe und ein Schiff mit 750 T. Zement (3 Schiffe mit Zucker, Zement, Holz). Umgeschlagen wurden vom Wasser zusammen 7853 (5428) T. Weizen, Steinkohlen, Walzdraht und Eisenknüppel. Zu Wasser gingen 155 T. Zement (780 T. Zement und 159 T. Holz).

Münster, 9. August. Der Verkehr in der Berichtswoche belief sich wiederum in mäßigen Grenzen. In die münsterischen Häfen liefen insgesamt nur 10 Schiffe ein, die eine Gesamtmenge von 2875 T. einbrachten. Der Ausgang bestand in 10 leeren Kähnen. Die Umschlagsvorrichtungen waren entsprechend des geringen Einganges nur teilweise beschäftigt. Es arbeiteten nur die Krane. Schleuse Münster. Berichtswoche: In südlicher Richtung verkehrten 33 (43) Schleppzüge mit 32 (19) leeren und 74 (85) beladenen Kähnen mit einer Gesamtladung von 35 409 (40 869) T. In nordöstlicher Richtung verkehrten 46 (40) Schleppzüge mit 17 (14) leeren und 127 (102) beladenen Kähnen mit einer Gesamtladung von 52 576 (52 576) T.

Herne, 9. August. Während die Kohlenverladungen an den hiesigen Zechen sich ungefähr im Rahmen der Vorwoche hielten, dauerte der vermehrte Versand nach dem Osten noch an. Eine Ansammlung von Kähnen an Schleuse 7 hat bis jetzt noch nicht wieder stattgefunden. Der Schleppbetrieb konnte noch immer gut aufrechterhalten werden, doch mußten einige Kähne schon bis zu 24 Stunden auf Abschleppen warten. Der Schleusenverkehr ging flott vonstatten.

Wanne, 9. August. Der Umschlag im Westhafen war geringer als in der Vorwoche. Dieses ist durch den Rückgang der Förderung bei den Zechen und Pflichtversand über die Reichseisenbahn zu erklären. Der Umschlag im Westhafen betrug 31 314 (35 421) T. Die Zufuhr von der Reichsbahn betrug 1632 (2411) T. Der Abgang zur Reichsbahn betrug 1268 (1767) T.

Hafen Unser Fritz, 9. August. In der Berichtswoche wurden 6479 (5648) T. Kohlen umgeschlagen.

c) Süddeutsche Wasserstraßen.

Eine Ausstellung für Wasserstraßen und Energiewirtschaft findet in der Zeit vom 15. August bis 1. Oktober dieses Jahres im Luitpoldhain in Nürnberg statt. Das Bayerische Staatsministerium des Innern wird in einer besonderen Abteilung auf rund 1200 qm behängter Wandfläche und an der Hand zahlreicher Modelle die Erschließung und Verwertung der gerade für Bayern so wichtigen Wasserkräfte zur Darstellung bringen. Dabei wird großer Wert darauf gelegt werden, die Darbietungen der vorjährigen Münchner Ausstellung weiter auszubauen und zu vertiefen. Die mit der Durchführung beauftragte Abteilung der Obersten Baubehörde für Wasserkraftausnützung und Elektrizitätsversorgung beabsichtigt, insbesondere den Laien in das Wesen der Wasserkraftausnützung an der Hand von leicht verständlichen, bildhaften Darstellungen einzuführen und ihn über den Wert der Wasserkräfte aufzuklären; sie ist aber auch bemüht, hierbei auf den Fachmann und alle die Interessenten aus Handels-, Finanz-, Industrie- und Gewerbekreisen anregend und befruchtend zu wirken. Die Abteilung über Wasserkräfte verspricht daher, ein abgerundetes Bild über die Wasserkraftausnützung in Bayern und ihre Fortschritte zu bieten, dessen Studium sich im eigenen Interesse niemand entgehen lassen sollte, der am Wirtschaftsleben Deutschlands in dieser Zeit Anteil nimmt. Wir werden unsere Leser weiter rechtzeitig informieren.

d) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Hannover, 9. August. In der Berichtswoche hielt die Zechenaufgabe für Kohlenladungen nach Hannover weiterhin an. 33 Fahrzeuge mit 18 290 T. Ladung, die hier eingingen, wurden fast durchweg prompt entlöscht; 32 Fahrzeuge mit 12 333 T. — darunter 8 leere — verließen die hannoverschen Häfen.

Bremen, 9. August. In der Berichtswoche gestaltete sich der Verkehr nach und von Bremen recht lebhaft, da der Seemaschinistenstreik am 31. 7. als beendet erklärt wurde. Getreide nach Weser- und Kanalplätzen wurde in größeren Mengen transportiert. Die Zufuhr von Erzen aus Schweden nach der Weser war beträchtlich, auch hierfür konnte für den Transport zum Industriegebiet eine Anzahl Kähne beladen werden. Der Kohlenversand nach Hannover und der Weser zeigte gegenüber den Vorwochen eine bedeutende Zunahme. Das lag daran, daß infolge des holländischen Schifferstreiks ein großer Teil Kohlen für Holland per Eisenbahn verladen wurde und das Kohlensyndikat daher den Schiffen größere Mengen nach östlicher Richtung zur Verfügung stellen konnte. Der Talverkehr von der Oberweser war gering. Der Wasserstand der Weser ging von 2 Meter am 28. 7. auf 1,75 Meter am 5. 8. Mindener Pegel zurück. Die Fahrwassertiefe für die Strecke Bremen—Minden beträgt knapp 1,20 Meter.

Emden, 9. August. In der Berichtswoche trafen hier etwa 50 000 T. Erze von Skandinavien und etwa 32 000 T. englische Kohlen ein. Da der Kahnraum noch immer knapp ist, konnten diese Mengen nicht restlos auf dem Wasserweg abtransportiert werden, und war man gezwungen, einen großen Teil auf Waggons zu setzen. Kohlen wurden nicht eingeführt, dagegen sind etwa 1500 T. Eisen seewärts verladen worden.

e) Elbe und Saale.

Monatsbericht für Juli 1922 über die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe. Die erste Hälfte des Monats brachte eine weitere Verschlechterung der Wasserverhältnisse mit sich und erreichte vom 13.—16. d. M. der Magdeburger Pegel mit + 14 seinen tiefsten Stand. Eine mehrtägige Verkehrsstockung bei Barförde, sowie mehrere vorübergehende Störungen bei Clöden und in der sog. Schlangengrube oberhalb Dessau waren die Folge des niedrigen Wasserstandes. Die Mitte des Monats einsetzenden starken Niederschläge hatten dann den erwünschten Wasserwuchs zur Folge und hob sich der Magdeburger Pegel auf +0,82.

In Hamburg war während der Kleinwasserperiode das Güterangebot zeitweise umfangreicher als der vorhandene Leerraum. Die Tauchtiefen mußten bis auf 95 cm nach der Mittelelbe, 80 cm nach Sachsen und 70 cm nach Böhmen zurückgesetzt werden. Unter den Massengütern standen Getreide und englische Steinkohlen wieder an erster Stelle; als neuer Artikel ist amerikanischer Zucker zu erwähnen.

Bei Beginn des Berichtsmonats erfuhren die Eilfrachten infolge Verteuerung aller Selbstkosten eine Erhöhung um ungefähr 20%. Auch die Hamburger Nebengebühren, ferner die Liegegelder haben, erstere veranlaßt durch eine abermalige Lohnerhöhung für die Hamburger Hafenarbeiter am 16. des Berichtsmonats, eine Erhöhung erfahren.

Das mittelelbische Geschäft hielt sich in den üblichen Grenzen; Kahnraum war auch hier zeitweise gesucht. Zur Verladung kamen besonders Salze, Zucker, Maschinenteile und Stückgut. Die Umschlagssätze der mittelelbischen Spediteure erfuhren zu Beginn des Monats wiederum eine Erhöhung von ca. 20%.

In den sächsischen Häfen war der Eingangsverkehr ziemlich lebhaft; er bestand im wesentlichen aus Getreide, englischen Kohlen, daneben Erze und Schwefelkies. Zur Verschiffung gelangten hauptsächlich Rohkohlen, Briketts, Schnittholz, Papier und Stückgut.

An den böhmischen Elbeplätzen wurde der Verkehr durch das Niedrigwasser naturgemäß ganz besonders behindert; die Einfuhr war schwach; erwähnenswerte Ankünfte waren an Steinsalz, Schwefelkies und Getreide zu verzeichnen. Auch die Ausfuhr hat sehr nachgelassen; der Zuckerexport hat völlig aufgehört; an sonstigen Gütern kamen u. a. Zement, Magnesit, Bretter, Glaswaren zum Versand.

f) Oder.

Schiffsabgabe auf der Oder. Auf Grund des Artikels 339 des Versailler Vertrages, der bestimmt, daß Deutschland an die alliierten und assoziierten Mächte, die an den internationalisierten Strömen beteiligt sind, einen Teil seiner Binnenschiffe, und zwar entsprechend dem Bedürfnisse der beteiligten Parteien, abtreten soll, ist nunmehr auch der Schiedsspruch durch den amerikanischen Schiedsrichter über die Abtretung von Schiffen auf der Oder gefällt worden. Obgleich die deutsche Regierung in zahlreichen Denkschriften und in den Verhandlungen den Standpunkt vertreten hatte, daß eine Abtretung von Schiffen auf der Oder nicht in Betracht kommen könne, insbesondere deshalb, weil im Gegensatz zu den anderen internationalisierten Strömen, dem Rhein, der Elbe und der Donau, die schiffbare Oder ausschließlich auf deutschem Gebiete verläuft, sind nach dem Schiedsspruch dennoch alsbald abzutreten: an die Tschechoslowakei 35 700 t Kahnraum, 5686 Pferdestärken Schleppkraft sowie ein Liegeplatz in Oppeln; an Polen 40 700 t Kahnraum, 4890 Pferdestärken Schleppkraft sowie ein Liegeplatz in Küstrin.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.

für die Woche vom 29. Juli bis 4. August 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte

Schiffsfrachten in Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Unterspree	290,—	—	—	370,—	—	420,—	—	—
2. Rohzucker in Säcken	—	—	—	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10%	bei einer Beladung unter		1,40	m
20%	„	„	1,30	„
30%	„	„	1,20	„
40%	„	„	1,10	„
50%	„	„	1,00	„

Der Wasserstand der Oder geht bedenklich zurück. Die Tauchtiefe ist ab 2. d. M. auf 0,98 m festgesetzt worden. Der Schiffahrtsbetrieb wird gegenwärtig noch notdürftig aufrechterhalten, wird jedoch, falls kein Witterungsumschlag eintritt, in nächster Woche wieder eingestellt werden müssen.

In den oberen Häfen wurden in der Berichtswoche gegen 15 000 t Kohle und 10 000 t Erze umgeschlagen.

Die Streiks in Hamburg und Stettin sind beendet, jedoch macht sich in diesen Häfen bereits ein Verkehrsrückgang infolge des katastrophalen Marksturzes bemerkbar.

Der Frachtenausschuß für die Oder hat mit Wirkung vom 1. August ab die Kohlengrundfracht für die Strecke Cosel-Hafen nach Berlin-Oberspree auf

420 Mk. je Tonne

festgesetzt. Zugleich ist das Liegegeld entsprechend der Regelung auf der Elbe und den Märkischen Wasserstraßen auf das vierzigfache des gesetzlichen Liegegeldes festgesetzt worden.

Wasserstände:

Ratibor	am 31. 7. 22 = 1,38 m	am 4. 8. 22 = 1.07 m
Ransern	„ 31. 7. 22 = 2,20 m	„ 4. 8. 22 = 1.64 m
Neisse i. Warthe	„ 31. 7. 22 = —0,26 m	„ 3. 8. 22 = —0.29 m

Erste Lesung der Oderakte

Die Internationale Oderkommission hat auf ihrer Swinemünder Tagung die grundsätzlichen Fragen über Strombauten und Schiffahrtsabgaben durchberaten. Ferner wurden die Grundzüge der eigenen Organisation erörtert und Bestimmungen allgemeinen Inhalts getroffen, wie die Aufrechterhaltung aller bisherigen Verträge, soweit ihre Änderung nicht durch die neue Akte ausdrücklich bedingt ist, und die Regelung von Streitfragen innerhalb der in der Kommission vertretenen Staaten. Die Kommission hat hiermit die erste Lesung der Akte abgeschlossen. Das Ergebnis ist ein Entwurf der Oderakte, in dem zwar bereits eine ganze Reihe Artikel einstimmig angenommen wurden, bei zahlreichen Artikeln jedoch die Verschiedenheiten der Auffassungen der einzelnen Delegationen nebeneinander zum Ausdruck gebracht worden sind. Auf Grund dieses Entwurfes soll eine zweite Lesung der Akte durch die internationale Oderkommission im Februar nächsten Jahres in Berlin stattfinden.

g) Östliche Wasserstraßen.

Eröffnung des sog. Korridorschiffverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland.

Nunmehr wird auch der Schiffsverkehr durch Polnisch-Westpreußen (über Netze und Bromberger Kanal) von Polen zugelassen. Die polnischen Konsulate in Deutschland sind angewiesen, die Paßvisa für die Schiffer gegen eine Gebühr von Mk. 5,— zu erteilen. Wichtige Einzelheiten dieses Verkehrs sind jedoch noch nicht geregelt. Insbesondere hat die polnische Regierung sich noch nicht über die Orte erklärt, an welchen Schiffe auf der Durchfahrt anlegen oder Waren umschlagen dürfen (vgl. Art. 70. 71 des Staatsvertrages, abgedruckt im Reichsgesetzblatt Nr. 83 vom 6. August 1921). Aus zolltechnischen Gründen werden dafür nur bestimmte Orte in Frage kommen.

Den Schiffern ist daher dringend die größte Vorsicht zu empfehlen, wenn sie schon vor der erst noch zu erwartenden polnischen Erklärung durch den Korridor fahren wollen.

Mit der Fürsorge für die deutsche Schiffahrt zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland und überhaupt mit der Bearbeitung der sich aus der Schiffahrt über die Oder-Weichsel-Wasserstraße durch Polen ergebenden Angelegenheiten ist vorläufig der Regierungspräsident in Schneidemühl betraut. Die Schiffahrtstreibenden werden sich wegen aller Auskünfte und Beschwerden zunächst an den Herrn Regierungspräsidenten in Schneidemühl zu wenden haben.

Wasserweg Oberschlesien—Danzig. Seit Jahr und Tag tauchen Pläne auf, welche Oberschlesien mit der Weichsel bei Thorn oder mit der Prahe bei Bromberg verbinden wollen durch einen schiffbaren Kanal; allein trotz aller dieser Pläne will die Sache nicht recht vorwärts, weil es zunächst an Geld für einen Bau fehlt. Nach der „Gazeta Warsz" werden jetzt aber Sonderpläne ausgearbeitet, deren Ausführung früher oder später zu erwarten sei. Das Blatt macht daher den Vorschlag, für den Kanalbau eine Aktiengesellschaft zu gründen, wie das gewöhnlich im Ausland der Fall sei. An dieser Gesellschaft würden sich der polnische Staat, die beteiligten Städte und Ortschaften, Industrielle und Kaufleute betätigen. Die Kosten dürften etwa 30 Millionen Goldmark betragen. Die Güterbeförderung von Oberschlesien nach Posen, Warschau und Danzig könnte bis zu 7 800 000 t gesteigert werden; für den umgekehrten Weg könnten nur 1 500 000 t angesetzt werden. Die Einnahmen würden nicht nur das Baukapital verzinsen, sondern auch bedeutende Überschüsse bringen. Der Bau würde etwa acht Jahre dauern und

könnte auf der Strecke Gopli—(Goglo)Komu bereits 1923 beginnen. H. M.

Die Internationalisierung der Memel. Die Entente macht die Anerkennung des Litauischen Staates von der Bedingung abhängig, daß die im Versailler Vertrage vorgesehene Internationalisierung des Memelstromes von Litauen angenommen werde. Bisher hat aber Litauen, um einen Druck auf das Memelland und Polen auszuüben, jeden Verkehr zwischen dem oberen und unteren Lauf der Memel (Njemen), und so die Holzausfuhr aus dem weißruthenischen Teil Polens und Rußlands, verhindert. Vor einiger Zeit kam es deshalb zwischen Sowjetrußland und Litauen zu allerlei Reibereien; aber Litauen verharrte auf seinem Standpunkt bis heute.

Darin dürfte jetzt eine Wendung eintreten. Um endlich die Anerkennung zu erlangen, wird der litauische Regierung nichts anderes übrig bleiben, als die Internationalisierung des Memelstromes anzuerkennen. Damit wäre der memelländische Holzhandel auf eine neue Grundlage gestellt, und er würde einen riesigen Aufschwung nehmen. Sowohl Polen als auch Rußland wollen den großen Reichtum an Holz aus den weißruthenischen Wäldern auf den Memelstrom verflößen.

Doch auch die ostpreußische Holzindustrie würde durch den freien Verkehr auf dem Strom von Grodno bis zur Ostsee außerordentlich gewinnen. Durch die gegenwärtige Sperre hat die Holzbeförderung nur mittels Eisenbahn erfolgen können. H. M.

h) Ausland.

Kanalisierung und Regulierung der Flüsse Böhmens. In der letzten Sitzung des Landesverwaltungsausschusses, die am 27. Juli unter Vorsitz des Vizepräsidenten B. Novák stattfand, referierte der Vorsitzende über die Einstellung eines weiteren Beitrages von 5 411 131 Kronen zur Kanalisierung der Elbe und der Moldau auf der Strecke Prag—Aussig sowie eines Landesbeitrages von 18 063 240 Kronen zur Regelung der Flüsse, in das Landesbudget für das Jahr 1923. Ferner wurde das Angebot der „Zemska Banka“ auf eine Landesinvestitionsanleihe zur elektrischen Verwertung der Wasserkräfte der Zelivka in der Höhe von 1 300 000 Kronen angenommen. (Prager Presse.)

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Von der Ausstellung für Wasserstraßen- und Energiewirtschaft, Nürnberg, 15. August bis 30. September 1922 (Anschrift: Nürnberg, Egidienplatz 25) erhalten wir folgende Zuschrift:

„Verehrliches Präsidium!

Am 15. d. Mts. wird hier in der über 9000 qm Grundfläche vor 16 Jahren errichteten Festhalle des prächtigen Luitpoldhaines eine in großem Rahmen und in streng sachlicher Auswahl von Plänen und Modellen gehaltene Ausstellung für Wasserstraßen und Energiewirtschaft eröffnet werden. Zu den beiden Abteilungen, die der Main-Donau-Stromverband, die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft, der Bayerische Energiewirtschafts-Verband und gleichartigen Bestrebungen nachgehende Gesellschaften und Verbände einrichten, gesellen sich eine Wärmewirtschafts-Ausstellung der Landes-Kohlenstelle und eine reich beschickte Abteilung bayerischer und außerbayerischer industrieller Unternehmungen, welche einschlägigen Wirtschafts- und Verkehrsbelangen dienen oder ihnen nahe stehen. Die Ausstellung soll bis zum 30. September dauern.

Im Auftrage des Arbeitsausschusses gestatten wir uns Verehrliches Präsidium und die Ihrer Organisation angehörigen Industrie-, Handels- und Verkehrsfirmen, denen wir durch Ihr Mitteilungsorgan oder durch die Ihnen zugängliche Fach- oder Tagespresse oder in sonst geeigneter Weise Kenntnis hiervon zu geben bitten, zum Besuche Nürnbergs zwecks Besichtigung der Ausstellung ergebenst einzuladen.

Wünsche wegen Wohnungsvermittelung, Führung durch die Ausstellung usw. werden wir gern entgegennehmen, indem wir versichern, alle Sorge aufwenden zu wollen, um Besuchern den Aufenthalt in Nürnberg möglichst angenehm und ersprießlich zu machen.

Mit vorzüglicher Hochachtung,

die Literarische Abteilung K. G. Steller.

Volkswirt R. D. V. geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Bayerischen Kanal- und Schiffahrts-Vereins.“

Wir geben unseren Mitgliedern vorstehendes Schreiben zur Kenntnis mit der Bitte, die Ausstellung recht zahlreich zu besuchen.

Der Vorstand des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vergl. Heft 12, Seite 197) als Mitglieder neu beigetreten:

Körperschaftliches Mitglied.

Deutsche Werke Aktiengesellschaft, Berlin W 9, Bellevuestr. 12a.

Einzelmitglied

Graetz, Geschäftsführer der Reichsarbeitsgemeinschaft für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin SW 11, Hallesches Ufer 24.

Aus verwandten Vereinen.

Hafenbautechnische Gesellschaft. Die diesjährige Hauptversammlung findet in der Zeit vom 7. bis 9. September d. J. in Stettin statt. Die Vorträge am 9. September haben übernommen: Landrat a. D. Dr. Tewaag, Direktor der Stettiner Oderwerke, A.-G. für Schiffs- und Maschinenbau, Stettin, über: „Die Ostsee als Wirtschaftsgebiet“, Herr Professor E. Jacoby der Universität Riga über: „Die ehemals russischen Häfen im Baltikum“, Herr Stadtbaurat Fabricius, Stettin, über: „Bebauungspläne für Seehäfen“, Herr Magistratsbaurat Waeser, Frankfurt a. M, über: „Die technischen Einrichtungen und die wirtschaftliche Stellung der Hafenbahnen“. Mit der Besichtigung der Stettiner Hafenanlagen am Freitag, den 8. September, ist ein Besuch der Vulkan-Werke A.-G. und des Werkes „Odermünde“ der Feldmühle, Papier- und Zellstoff-Werke A.-G. verbunden. Für Sonnabend, den 9. September, ist der Besuch von Swinemünde mit Dampfer in Aussicht genommen.

Auskünfte durch die Geschäftsstelle Hamburg 14, Dalmann-Straße 1 oder durch den Stettiner Ortsausschuß, Hafenbetriebsamt, Stettin, Freibezirk.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.

(Gegründet 1853.) • Telephon: Amt Nord 3631, 3632. • Telegr.-Adr.: Wallbank, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	1585
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	1345
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	—
Dampfschiff.-Ges. Neptun	845
Dampfschiff.-Reederei Horn	—
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	600
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	500
Deutsche Ostafrika-Linie	455
Emder Reederei	—
Flensburger Dampfer-Comp.	870
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	1225
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	521
Hamburg-Bremen-Afrika	380
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	900
Hansa Dampfschiffahrt	410
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	671

Name	Kur
Neue Dampfer-Comp., Stettin	—
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1000
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Norddeutscher Lloyd	359¾
Ocean-Dampfer Flensburg	580
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	—
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	956
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	370
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	—
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	1910
Schles. Dampfer-Comp.	—
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	600
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1800
Ver. Elbeschiff.-Ges.	1155
Woermann-Linie	438

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		21. 7. cm	22. 7. cm	23. 7. cm	24. 7. cm	25. 7. cm	26. 7. cm	27. 7. cm	28. 7. cm	29. 7. cm	30. 7. cm	31. 7. cm	1. 8. cm	2. 8. cm	3. 8. cm	4. 8. cm	5. 8. cm
Memel	Tilsit	83	88	95	101	103	102	102	120	205	244	293	337	360	367	354	333
Pregel	Insterburg	—35	—33	—33	—34	—35	—37	—34	+4	120	108	69	45	5	28	6	3
Weichsel	Thorn	10	22	32	31	25	23	28	30	39	49	77	105	140	194	194	—
Oder	Ratibor	144	136	122	113	108	—	274	205	180	155	138	124	115	110	107	105
„	Breslau	—40	—54	—72	—60	—65	—72	—71	—70	—58	—70	—72	—72	—72	—80	—74	—80
„	Krossen	83	95	87	107	107	119	—	90	97	89	86	141	133	117	106	103
„	Frankfurt	74	84	95	94	97	98	05	103	94	91	88	83	111	120	112	102
Warthe	Landsberg	42	46	53	65	72	74	76	78	78	78	75	78	78	82	82	88
Netze	Vordamm	115	108	103	101	102	98	—92	90	84	80	78	78	85	102	103	110
Elbe	Dresden	-124	-114	-114	-141	-141	-132	-144	-135	-141	-150	-165	-172	-176	-170	-174	-162
„	Barby	40	52	91	103	10	97	84	90	91	85	80	78	66	57	50	53
„	Magdeburg	37	43	72	82	78	81	69	70	71	70	70	67	59	56	50	—
„	Wittenberge	43	47	55	66	81	107	114	111	106	108	109	106	101	100	93	88
Saale	Grochlitz	75	85	85	86	75	84	—	70	74	—	62	56	64	62	64	60
Havel	Spandau*)	66	68	65	67	63	64	62	62	62	66	64	64	59	61	57	57
„	Rathenow*)	—12	—12	—1	+20	19	25	32	38	35	32	34	35	32	32	32	32
Spree	Spremberg*)	65	66	66	66	70	70	70	85	73	72	70	74	70	73	73	75
„	Kersdorf*)	206	208	206	209	214	210	204	202	199	206	216	217	210	198	200	203
Weser	Münden (Han.)	122	122	128	124	124	152	145	135	122	144	120	135	122	116	112	111
„	Minden (Westf.)	196	188	190	195	198	188	190	202	198	191	181	188	186	178	177	174
Rhein	Maximiliansau	586	577	568	558	554	559	579	581	568	571	576	582	553	548	578	575
„	Caub	342	338	330	320	316	305	306	312	317	315	311	312	318	302	292	298
„	Cöln	309	312	308	301	289	282	279	280	289	294	285	283	284	275	269	264
Neckar	Heilbronn	110	84	69	70	70	78	68	64	65	55	59	53	51	48	51	52
Main	Hanau	269	270	275	272	280	294	300	284	276	282	270	290	282	283	278	—
Mosel	Trier	31	23	19	20	28	30	54	49	39	29	21	26	24	19	22	23

*) Unterpegel.

Aus dem geschäftlichen Leben.

Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim. Abschreibungen für 1921 664 404 Mark, Reingewinn 2 581 549 Mark.

Oberschlesische Schiffahrts - A.-G., Breslau. Gegründet am 9. Mai 1922 mit 10 000 000 Mark Grundkapital, Vorstand Hans Silberstein, Berthold Gellert.

Orenstein & Koppel A.-G., Berlin. Abschreibungen für 1921 15 202 093 Mark, Reingewinn 45 381 998 Mark, Dividende 20 % und 20 % Bonus.

Vulkan-Werke Hamburg und Stettin, A.-G. Für 1921 erhielten 15 000 000 Mark Stammaktien 20 % und 5 000 000 Mark Vorzugsaktien 6 % Dividende.

Bugsier-, Rederei- und Bergungs - A.-G., Hamburg. Für 1921 wurden auf 21 000 000 Mark Kapital 25 % Dividende gezahlt.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts - A.-G., Regensburg. Die Dividende für 1921 beträgt 7½ % von 32 000 000 Mark Kapital Inzwischen fand eine Erhöhung um 22 000 000 Mark Stammaktien und 6 000 000 Mark Vorzugsaktien auf 60 000 000 Mark statt

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 38. N. 20 221. **Vorrichtung zum Senken einer Last, insbesondere eines Rettungsbootes.** Naamlooze Vennootschap Internationale Nautische Handel-Maatschappij, Haag; Vertr.: O. Siedentopf, Dipl.-Ing. W. Fritze, Dipl.-Ing. G. Bertram, Pat.-Anwälte, Berlin SW 68. 8. 8. 21.

Klasse 65a, 53. S. 57 544. **Schleppverfahren durch Aufholen.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 14. 9. 21.

Klasse 65a, 3. C. 29 763. **Dauerform zur Herstellung von Betonschiffen.** Concrete Craft Corporation, Seattle, V. St. A.; Vertr.: Dipl.-Ing. W. Zimmerstädt, Pat.-Anw., Berlin SW 47. 22. 10. 20.

Klasse 65a, 3. K. 80 428. **Dorn für Richtplatten u. dgl.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 9. 1. 22.

Klasse 65a, 11. G. 52 620. **Sturmventil mit von einem Deckel geschlossener Öffnung.** Albert Goldschmidt, Hamburg, Venusberg 4. 18. 12. 20.

Klasse 65a, 26. G. 45 713. **Einrichtung zum Verringern der Sichtbarkeit von Gegenständen, insbesondere von Schiffen auf See.** Emil Greiner, Cossenblatt, Mark. 6. 10. 17.

Klasse 65a, 38. St. 34 863. **Handkurbel mit einem aus der Gebrauchslage in eine zur Kurbelachse rechtwinklige Ebene verstellbaren Kurbelarm.** Steward Daby & Equipment Corporation, New York; Vertr.: Dipl.-Ing. R. Büchler, Pat.-Anw., Aachen. 17. 8. 21. V. St. Amerika 30. 6. 20.

Klasse 65a, 53. S. 57 504. **Verfahren zum Schleppen von Schiffen mit Schleppschiffen.** Siemens-Schuckertwerke, G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 8. 9. 21.

Klasse 65a, 38. H. 79 313. **Bootsaussetzvorrichtung.** Leendert van Herk, Utrecht, Holland. Vertr.: Max Moßig, Pat.-Anw., Berlin SW 29. 13. 12. 19.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 54. 356 947. **Schlepphaken mit Auslösevorrichtung.** Max Gladow, Wandsbek, Kampfstr. 66. 21. 12. 21. G. 55 501.

Klasse 65a, 2. 356 801. **Aus zwei unmittelbar gelenkig verbundenen Einzelschwimmkörpern bestehender Schwimmkörper.** Dipl.-Ing. Gustav Schulze, Essen-Borbeck, Stolbergstr. 41. 1. 5. 21. Sch. 61 569.

Kl. 65a, 3. 354 551. **Schiffskammern.** Fa. Fritz Caspary, Berlin-Marienfelde. 21. 6. 21. C. 30 790.

Kl. 65a, 3. 355 154. **Spanten für Holzschiffe.** Emil Palmblad, Hamburg, Dimpfelsweg 13. 5. 6. 20. P. 39 956.

Kl. 65a, 3. 355 453. **Verbindung von Eisenträgern mit Eisenbetonkörpern, insbesondere bei Eisenbetonschiffen.** Mindener Eisenbeton-Werft, A. G. „Mewag", Minden i. W. 25. 5. 21. M. 73 852.

Kl. 65a, 4. 355 360. **Dampfkesselanlage für Unterseeboote.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 21. 4. 18. K. 66 091.

Kl. 65a, 14. 355 454. **Segelfahrzeug.** Gustav Otto, München, Widenmayerstr. 46. 12. 5. 18. O. 10 610.

Kl. 65a, 28. 355 155. **Vorrichtung zum Säubern und Streichen von Rümpfen schwimmender Schiffe.** Arthur Frederick Browne, Sidney, Austral.; Vertr.: Dr.-Ing. R. Geißler, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 4. 11. 20. B. 96 690.

Kl. 65a, 38. K. 79 193. **Zwangläufig schwenk- und drehbarer Bootsausleger.** Gebr. Körting A.-G., Hannover-Linden. 20. 9. 21.

Kl. 65a, 53. S. 55 876. **Fahrwerk für Wassereisenbahnen.** Siemens-Schuckert-Werke, G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 17. 3. 21.

Kl. 65b, 1. M. 75 968. **Kimmpall.** Max Müller, Hamburg, Trostbrücke 2. 5. 12. 21.

Kl. 45b, 3. S. 56 903. **Samensetzapparat mit einem durch einen Stößer bewegbaren Samenheber.** Johannes Sembdner, München, Frühlingstr. 3. 5. 7. 21.

Kl. 45b, 29. V. 17 135. **Düngerstreumaschine.** Václav Vesely, Slany, Csr.; Vertr.: Dipl.-Ing. A. Kuhn, Patent-Anwalt, Berlin SW. 61. 16. 1. 22. Tschechoslowakei 20. 2. 20.

Kl. 451, 3. F. 48 277. **Mittel zur Schädlingsbekämpfung.** Farbwerke vorm. Meister Lucius & Brüning, Höchst a. M. Zus. z. Anmeldung F. 46 426. 23. 12. 20.

Klasse 65a, 38. H. 87 424. **Drehvorrichtung für Bootsdavits.** Ludwig Heitmann, Hamburg, Am Weiher 23. 19. 10. 21.

Klasse 65a, 73. T. 25 652. **Verbindung für Taucheranzüge.** Walter George Tarrand, Lake House, und Joseph Salim Pereß, Devonshire, Engl.; Vertr.: H. Neuendorf, Pat.-Anw., Berlin-Karlshorst. 3. 8. 21.

Klasse 65a, 80. M. 70 812. **Vorrichtung zur Verhinderung des Rollens an Schiffen.** Mitsu-Bishi Zosen Kaisha Limited, Tokio; Vertr.: G. Brögelmann, Pat.-Anw., Berlin W 66. 21. 9. 20.

Klasse 65a, 68. U. 7617. **Rettungsapparat.** Karl Umland, Brunshausen. 30. 9. 21.

C. Gebrauchsmusterschutz.

Kl. 65a. 813 249. Victor Freiherr v. Wangenheim, Gotha. **Schwimmrettungsweste.** 10. 9. 21. W. 60 123.

Kl. 65a. 813 265. Emil Mangold, Kiel, Holtenauer Straße 198. **Schiffsgeländerstütze.** 8. 3. 22. M. 73 440.

Kl. 65c. 813 007. Münchner Faltboot-Bau, G. m. b. H., München. **Rippengelenk für Faltboote.** 27. 3. 22. M. 73 639.

Kl. 65c. 813 021. Maximo-Ges. m. b. H., Friedrichshagen bei Berlin. **Vorrichtung zum Fußantrieb für Schrauben von Wasserfahrzeugen.** 20. 3. 19. M. 61 134.

Klasse 65a. 710 109. **Halter für eiserne Wegerungsleisten usw.** Heinrich Ludwig Diedrich Krohn, Neurahlstedt b. Hamburg. 3. 6. 19. K. 75 725. 12. 5. 22.

Klasse 65a. 815 911. **Vorrichtung zum Reefen.** Gustav Kollmann, Berlin Elsenstr. 85/86. 24. 4. 22. K. 90 049.

Klasse 65a. 815 923. **Kuppelhaken für Schleppkette.** Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Akt.-Ges., Dortmund, und Julius Schröder, Lössel, Post Grüne b. Iserlohn. 23. 2. 21. D. 37 129.

Klasse 65a. 817 117. **Ladebaum, Raa und Spiere.** D. Grube, Dessau, Akazienstr. 12. 6. 5. 22. G. 51 808.

Klasse 65a. 817 151. **Sicherungsvorrichtung für Drehzapfen von Scharnieren, insbes. von Fingerlingen für Steuerruder oder Außenbordsmotoren von Booten.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt b. Berlin. 29. 9. 21. S. 48 397.

Klasse 65b. 816 056. **Hebeponton mit eingebauten Kettenkanälen und selbsttätigem Stopper.** Cornelius Klint und Franz Schack, Rendsburg. 10. 12. 21. K. 88 537.

Klasse 65b. 816 623. **Vorrichtung zum Heben gesunkener Schiffe o. dgl.** John Neale, Oxshott, Grafschaft Surrey, Engl.; Vertr.: Dipl.-Ing. R. Specht, Pat.-Anw., Hamburg. 21. 4. 21. N. 19 228. England 30. 4. 20.

Klasse 65f. 816 674. **Wendegetriebe für Bootsmotoren.** Wilhelm Naumann, Berlin, Wrangelstr. 28. 5. 5. 22. N. 20 389.

Klasse 65f. 816 907. **Propellergetriebe.** Lehne & Co., Lübeck. 5. 5. 22. L. 49 781.

Klasse 84d. 815 987. **Fangvorrichtung für Eimerketten.** Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck. 20. 7. 21. L. 47 679.

Klasse 84d. 816 017. **Reinigungsvorrichtung für Baggereimer von Torfbaggern.** E. Erfeling, Schwaneburgermoor, Post Friesoythe i. O. 21. 4. 22. E. 29 216.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 708 901. **Peilrohrverschluß.** Fa. Albert Goldschmidt, Hamburg. 2. 5. 19. G. 43 535. 20. 4. 22.

Klasse 65b. 707 647. **Schwimmhelling.** Gutehoffnungshütte Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen, Rhld. 29. 4. 19. G. 43 525. 22. 4. 22.

Bücherbesprechung.

Ostpreußens Abschnürung von der Weichsel. Abgefaßt auf Grund amtl. Quellen, Zentralverlag G. m. b. H., Berlin 1922.

Vor uns liegt ein kleines, aber inhaltsschweres Schriftchen, welches das Weichselproblem behandelt. An der Hand geschichtlicher, geographischer und wirtschaftlicher Tatsachen und unter Schilderung der Vorgänge bei der Abstimmung in Westpreußen und der schließlichen Grenzfestsetzung weist der Verfasser in überaus klarer und sachlicher Weise nach, welches ungeheure Unrecht dem Deutschen Reich durch die völlig willkürliche und den vorhandenen Bedürfnissen geradezu widersprechende Grenzfestsetzung angetan ist. Aus der Schrift geht wieder einmal klar hervor, wie völlig machtlos das Deutsche Reich seit dem Gewaltdiktat von Versailles dasteht, wie es sich trotz besserer Einsicht der Engländer, Italiener, Japaner, ja selbst in einem Einzelfalle der Franzosen, der Raub- und Gewaltpolitik Frankreichs und seines Bannerträgers Polen fügen muß. Besondere Sorgfalt hat der Verfasser dem Problem des Deichschutzes gewidmet und geschildert, welche ungeheuren Gefahren der gesamten Weichselniederung dadurch drohen, daß der Deichschutz, jetzt völlig zerrissen, teils unter deutscher, teils unter polnischer Oberhoheit steht. Was wir von einem polnischen Deichschutz zu erwarten haben, wird jeder, der polnische Verhältnisse kennt, wissen, ganz abgesehen davon, daß Polen nicht das geringste Interesse daran hat, die deutschgebliebene Marienwerderer Niederung vor Überschwemmungsgefahr zu schützen. Somit wird dieses reiche Gebiet über kurz oder lang der Verwüstung und Verarmung anheimfallen. Ostpreußen ist nun völlig von dem Zugang zur Weichsel abgeschnitten, gänzlich von Polen eingeschlossen, und wir können uns voll und ganz dem Schlußwort des Verfassers anschließen, welches wir wörtlich anführen:

„Es geht um mehr als nur um einen Uferstreifen an der Weichsel! Ostpreußens Zukunft steht auf dem Spiel!

Eine strategische Ausfallbasis längs der Weichsel ist für Polen geschaffen! Ostpreußen ist von Westen, Süden, Osten und Nordosten von Polen umklammert! Es soll in dieser Zange dem polnischen Staate eines Tages als reife Frucht in den Schoß fallen. Um Sein oder Nichtsein geht es für Ostpreußen!

Ob Deutschlands Ostgrenze künftig an der Memel oder an der Oder verlaufen wird, darum handelt es sich! Und das ist die Folge der Grenze vom 27. August 1921 / 13. März 1922!“

Das Weichselproblem ist in Deutschland bisher unbegreiflicherweise völlig ungenügend gewürdigt worden. Die Schrift ist daher in ihrer Klarheit und Kürze — sie umfaßt nur 31 Seiten — zur Aufklärung vorzüglich geeignet und verdient daher in ganz Deutschland allergrößte Verbreitung. Pt.

Deutsche Aktienreedereien, Hochseefischerei und Werften; Sally M. Mainz, Hamburg, Neß 1, Alte Bankhalle.

Die bekannte Bankfirma Sally M. Mainz in Hamburg hat, wie seit zehn Jahren, die Abrechnungen der bekannten großen Schiffahrtsgesellschaften, Hochseefischereien und Werften in einem übersichtlichen, 100 Seiten umfassenden Jahrbuch zusammengestellt.

Das Buch enthält die Dividenden und Kurse sowie drei wertvolle Vergleichungstabellen und ist besonders interessant, weil es einen guten Ueberblick über die finanzielle Lage der Erwerbszweige gibt, die, mit dem Wirtschaftsleben Deutschlands aufs engste verbunden, in erster Linie dazu berufen sind, unsere Beziehungen mit dem Auslande wieder anzubahnen.

Auch die dem Buche beigefügte Liste der in ihm aufgeführten Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder vereinigt fast alle führenden Männer der deutschen Schiffahrt und der ihr nahestehenden Gewerbe.

Vor etwa einem halben Jahre hat die Niederrheinische Handelskammer Duisburg-Wesel beschlossen, wissenschaftliche Arbeiten, die wertvolle Beiträge zur Wirtschaft und Verwaltung ihres Kammerbezirks liefern, in einer von ihr zu begründenden, im Rheinverlag Duisburg erscheinenden Schriftenreihe herauszugeben. Soeben ist eine Bonner Dissertation von Dr. Erika Rexroth mit dem Titel: **Die Großstadt Duisburg geographisch und wirtschaftlich betrachtet** als Heft 1 dieser Serie erschienen.

In dieser Arbeit wird eine unserer ältesten rheinischen Siedlungen nicht römischen Ursprungs behandelt. Es werden zuerst die physisch geographischen Verhältnisse, die hier zur Siedlung einluden, untersucht, d. h. die Geologie und Bodengestalt des Stadtgebietes und seiner näheren und weiteren Umgebung, die Bewässerung, das Klima und das Charakteristische der Orts- und Verkehrslage. Dieser Darlegung der natürlichen Verhältnisse schließt sich der Gang der Besiedlung an, der von den ersten Spuren in der praehistorischen Zeit an durch die altgermanische und mittelalterliche Periode hindurch bis zur heutigen industriellen Zeit verfolgt wird. Die Entwicklung der heute zusammen gehörenden Städte Duisburg, Ruhrort und Meiderich wird gesondert betrachtet. Drei Karten zeigen die große Veränderung des Landschaftsbildes seit dem 18. Jahrhundert. Das Verständnis für die industrielle Periode und für Duisburgs heutige Bedeutung, die leider noch lange nicht genug bekannt ist, erschließt sich aus der Betrachtung der wirtschaftsgeographischen Faktoren, die diese Entwicklung bedingt haben. Es ist der Kohlenbergbau und die mit ihm eng verbundene Schwereisen- und Großindustrie, der Handel, der sich auf Grund der Industrie entwickelt, die Verkehrswege und -einrichtungen. Seine einzigartige Stellung verdankt Duisburg seinen Hafenanlagen, die Stapel- und Verteilungsplätze ersten Ranges sind. Hier, am westlichen Ausfallstore des niederrheinischen Industriebezirks, werden Massengüter in einem Umfange umgeschlagen, wie nur an wenig Orten der Erde, so daß es heute der größte Binnenhafen nicht nur Deutschlands, sondern ganz Europas ist. Das beigefügte statistische Material, den amtlichen Quellen entnommen, erläutert besser als Worte Duisburgs wirtschaftliche Bedeutung. Die Änderungen und Schäden, die der Weltkrieg mit seinen traurigen Folgen gerade dem weitverzweigten Wirtschaftsleben Duisburgs gebracht hat, sind, soweit es möglich war, in der Darstellung berücksichtigt worden.

Für jeden, der Interesse an Entstehung und Wachstum unserer rheinischen Industrie-Großstädte besitzt und sich damit beschäftigen will, bringt das Buch wertvolle Aufschlüsse. Seine Lektüre kann nicht dringend genug empfohlen werden.

Preis M. 70,— ausschl. Porto und Verpackung.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 17
1. September

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Bezugspreis 30 M. für das Vierteljahr ImJahre erschein 24 Hefte Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 10 Mark
Sonder-Hefte 20 Mark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Anzeigen kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 10,—

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.
Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition**, Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.

Inhalts-Verzeichnis: Die russischen Zuflüsse des Schwarzen Meeres. S. 263. — Der flußähnliche Schiffahrtskanal. S. 265. — Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder. S. 266. — Die Elbinger Haffrinne. S. 269. — Die Spedition. S. 269. — Kleine Mitteilungen. S. 270. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 273. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 273. — Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie. S. 274. — Patentbericht. S. 274. — Bücherbesprechung. S. 274.

Die russischen Zuflüsse des Schwarzen Meeres

Von Dr. Bodo Ebhardt (Berlin).

I.

Nun der Blick aller Wirtschaft- und Schiffahrttreibenden sich wieder gen Osten wendet, und seitdem die deutsche Flagge wieder in den Häfen Südrußlands erscheint, werden auch die Flüsse, welche das Hinterland des Schwarzen Meeres erschließen sollen, größere Beachtung finden müssen. Die Binnenschiffahrt erfreute sich im letzten Jahrhundert in Rußland ständig steigender Bedeutung, ihre Leistungen nahmen schneller zu als die der Eisenbahn.

Um sowohl Überschätzung wie unberechtigtes Mißtrauen zu vermeiden, wird zunächst einmal das Friedensbild des Schiffsverkehrs auf Dnjepr und Don und den kleineren Strömen gewonnen werden. Einer späteren Ausarbeitung sollen die großen Möglichkeiten vorbehalten bleiben, welche die Flußgebiete in unseren Tagen bieten könnten.

Der westlichste südrussische Fluß war einst der südliche Pruth (Nebenfluß der Donau); heute ist es der Dnjestr. Dieser Fluß führt im Sommer wenig Wasser und kommt wegen der zahlreichen scharfen Krümmungen für intensive Schiffahrt nicht in Frage. Die Schiffbarkeitsgrenze liegt bei Bender. Seine Verkehrsleistungen sind gering; es ging im Frieden fast nur Getreide zu Berg (3 Millionen Pud), und Holz zu Tal (2 M. P.[1]).

Auf dem beßarabischen (jetzt rumänischen[2]) Ufer des Dnjestr liegt der kleine Seehafen Akkermann, der nur örtliche Bedeutung hat.

Die mangelhafte natürliche Gestaltung dieses Flusses, der Waldmangel Ostgaliziens und die Gefahr, daß der Fluß bei Begradigung noch schneller zu Tal laufen, d. h. noch wasserärmer werden würde, lassen alle die hochfliegenden alten österreichischen Pläne einer Oder-Dnjestrverbindung als arg problematisch erscheinen.

Schreitet man weiter nach Osten, so ist merkwürdig für den denkenden Kartenleser, daß der lebhafteste russische Schwarzmeer-Hafen, Odessa, an keinem Fluß liegt. Dieser war in erster Linie Getreideausfuhrhafen, und zwar zum großen Teil dank den Differentialbahntarifen. Man hat wohl gerade diesen von jeher guten und tiefen Hafen solches Wohlwollen zugewandt, weil er eisenbahnverkehrlich günstig lag, und weil der mächtige Dnjestr infolge des unglücklichen Bruches in seiner Schiffbarkeit als Zufuhrstraße für Exportgetreide nicht in Frage kam.

Auf dem nächsten Flusse, dem Bug, reichte der geringe Verkehr nicht über die Bahnstation Wosnossensk hinaus. 1905 wurde fast nichts außer 8 Millionen Pud Getreide zu Tal gefahren. In der Vorkriegszeit strebte der Mündungshafen Nikolajew an, die Schiffbarkeit bis Olwiopol auszudehnen, um sein Hinterland für Ausfuhrgetreide zu erweitern. Überhaupt war Nikolajew ein aufstrebender Getreidehafen. Der Umschlag war dort technisch und organisatorisch besser und daher billiger als in Odessa. Die Getreideausfuhr hatte letzteren Hafen zeitweise überflügelt. Vertiefung des Hafens auf 30' war erst geplant. Neben dem Kornhandel und Erzexport seien die berühmten Werftanlagen erwähnt. Nach Angaben in der Tagespresse soll ein Konsortium unter Danziger Beteiligung versuchen, die zaristischen Kriegsschiffbauanstalten auf friedlichen Handelsschiffbau umzustellen.

Auch der größte Schwarzmeerfluß, der Dnjepr, hatte nicht die nach der Karte zu vermutende Bedeutung. Bis Alexandrowsk hinauf zwar ist er für Binnenschiffe erstklassig schiffbar (Tiefe 1,2 Saschen[3]). Oberhalb Alexandrowsk jedoch, von Jekaterinoslaw bis 80 Werst unterhalb, liegt eine unschiffbare Stromschnellen- („Porogen-“) Strecke. Teilweise sind notdürftige, schleusenlose Seitenkanäle[4] vorhanden, die nur bei günstigen Verhältnissen von tollkühnen Flössern zu Tal passiert wurden. So gingen 1905 25 Millionen Pud Holz an die Küste. Dieses Holz kam jedoch nicht zur Ausfuhr, sondern diente nur dem örtlichen Ge- und Verbrauch.

Dem eigentlichen Seehafenausfuhrverkehr nach Cherson dient nur die kurze Stromstrecke unterhalb der Porogen. Hier verkehrten zeitweise kräftige Seeleichter, sogenannte „Griechenschleppe“ (Chalanden), die auch das Schwarze Meer befahren und gleichzeitig ziemlich weit Donau aufwärts gelangen konnten.

In Cherson gingen 1905 im Binnenschiffsverkehr 3 Millionen Pud Güter ab und 77 Millionen Pud kamen an, von letzteren 57 Millionen Pud Getreide (Hauptausfuhr); die Getreidetalfrachten wurden für 1900 bis 1905 mit 1,37 Pf/t-km angegeben. Auch Cherson war jedoch — wie Nicolajew und Odessa — vorwiegend Eisenbahnhafen. Der Umschlag betraf die gleichen Güter wie in den Nachbarplätzen. Ausfuhrgetreide überwog. Die Einfuhr bildeten Kaufmannsgüter, Tabak und Naphtha (von Batum). Cherson galt als verhältnismäßig guter Hafen, obwohl wenig Krananlagen vorhanden waren.

[1] Millionen Pud.
[2] Sowjet-Ukraine hat die Vereinigung Beßarabiens mit Rumänien noch nicht anerkannt.
[3] 1 Sasche (Faden) = 7 russ. Fuß = 2,13 m.
[4] Vergl. Ztschr. f. d. österr. Baudienst 1913, S. 792 (Timonoffsche Pläne).

Obwohl ohne unmittelbare Verbindung mit dem Weltverkehr, hatte doch auch der mittlere Dnjepr eine für dortige Verhältnisse nicht unerhebliche Verkehrsbedeutung. Seine erhebliche Länge und das ausgedehnte Netz von Nebenflüssen mußten selbst den zum Schiffer wenig geeigneten Russen zum Befahren des Stromes verlocken. Der Geschäftsbetrieb allerdings lag meist in Händen von Juden, die wie die „Patrone" des Mittelalters ihre Schiffe und Güter begleiteten.

Die normale Schiffbarkeitsgrenze liegt bei der bekannten Bahnstation Orscha; im Frühjahr erstreckte sich der Verkehr wohl auch bis Dorogobusch (oberhalb Smolensk). Der wasserreiche Fluß war nur teilweise reguliert, die Tiefe schwankte erheblich. Teils waren es 4,5 bis 10,5 m; über Sandbänken dagegen blieben schon im Frieden oft nur 0,53 m, wodurch die Schiffahrt stark beeinträchtigt war. Das wesentlichste Verkehrsgut war Holz für die holzarme Ukraine. Vorwiegend wurde es geflößt, oft auch in mehreren Lagen aufeinander. Bergwärts ist als Massengut nur etwas Salz zu nennen. Daneben wurde Personen- und Stückgutbeförderung auf Dampfschiffen betrieben.

Die Dnjepr-Kähne („Barshen") sind meist aus Holz, ungedeckt, flach und breit, Leertiefgang 0,4 m. Die Dampfschiffe sind denkbar einfach, meist Holzfeuerung, flach; zum Teil aus Eisen, mit großen, oft rohen Aufbauten für die Fahrgäste. Die Bemannungsfrage machte stets Schwierigkeiten, da die Uferbevölkerung weder geeignet ist, noch am Dnjepr in der Schiffahrt ihren vollen Lebensunterhalt finden konnte. Fast jeder Schiffer betreibt daher nebenbei etwas Landwirtschaft. Viel Personal wird denn auch gerade während der Schiffahrtzeit durch die Ernte usw. in Anspruch genommen.

Über die Schiffsbestände dieser Stromstrecke liegen mir nur Zahlen von 1895 vor: 164 Dampfer mit 9600 t Tragfähigkeit und 6400 PS. Die Zahl dürfte bis 1914 gestiegen sein. Die Holzbarken, die nur 10 bis 12 Jahre alt werden, dürften sehr wechselnde Ziffern aufweisen. Den Verkehr kennzeichnen folgende Angaben:

1905	abgegangen	angekommen
Jekaterinoslaw . . .	3,5 Mill. Pud	14,0 Mill. Pud
Kiew	2,3 Mill. Pud	26,9 Mill. Pud

Selbst wenn man vermutet, daß diese Statistik lückenhaft sein wird, sind das geringe Mengen.

Die Schiffbarkeit der Nebenflüsse Desna, Teteriff und Sosch wird nur unregelmäßig ausgenutzt, je nach Bedarf und Wasserständen.

Wichtiger ist die Beresina. Sie wird bis Borissow mit Dampfern regelmäßig befahren. Ihr Verkehr bewältigte überwiegend Erzeugnisse der Waldwirtschaft zu Tal (1905 Durchgang an der Mündung: etwa 23 Millionen Pud.). Über mehrere Seen, Flüsse und Kanäle besteht eine allerdings nur flößbare Verbindung zur Ulla (südwestlichen Düna). Immerhin muß die Weitmaschigkeit des russischen Eisenbahnnetzes und die große Bedeutung der Holz- und Teererzeugnisse in jener Gegend bedacht werden, der auch mit Flößerei schon gedient wird.

Mit ausgedehnten Gebieten verbindet der Pripjet über den Strumen, die Pina, den „Königskanal" und schließlich den Muckawiec und den Bug, die schon zum Narew-Weichselsystem gehörten.

Leider ist der Pripjet oberhalb des Bahnknotenpunktes Mosyr flach, der Verkehr durch Sandbänke und zahlreiche Krümmungen erschwert. (Tiefe 0,6—1,5 m.) Auch der Kanal war wegen schwankender Wasserstände nur im Frühjahr richtig brauchbar. Da auch die polnischen Ströme neuzeitliche Schiffahrt kaum zulassen, so bestand die Bedeutung des Dnjepr-Bugweges weniger in der durchgehenden Verbindung Kiew-Ostsee als in der Abfuhr von Forsterzeugnissen nach beiden Seiten. Der Gesamtverkehr in dem Scheitelpunkte Pinsk betrug denn auch 1905 nur 7 Millionen Pud.

Minimal war die Bedeutung des nur im Frühjahr für 200 t schiffbaren Oginskikanals, welcher den Anschluß an die Schtschara (Zufluß der Memel) brachte. Hier war im Sommer selbst Flößerei kaum möglich.

Die zunehmende menschliche Besiedelung und die starke Ausnutzung der Wälder haben heute das ungeheure Wasserreservoir der Pripjet- und Rokitno-Sümpfe in seiner alten Bedeutung durch Austrocknung stark beeinträchtigt, sehr zum Schaden der Schiffahrt.

Der Plan einer Ostsee-Schwarzmeerwasserstraße über den Dnjepr ist viel besprochen worden. Sie würde umfangreiche Arbeiten, außer dem Scheitelkanal vor allem Kanalisierung langer und z. T. schwieriger Flußstrecken auf Dnjepr und Düna erfordern. Ursprünglich aus strategischen Gründen für Seeschiffe gedacht, zielte das Projekt schließlich nur noch auf 1,75 m Tiefe ab. Die Kosten wurden 1913 auf 250 bis 270 Millionen Rubel ohne etwaige Kraftwerke an den Dnjepr-Stromschnellen berechnet. Bis zum Gesetzentwurf gedieh nur das praktisch bedeutungsvollste Teilprojekt, die Kanalisierung der Dnjepr-Stromschnellen. Sollte diese einmal zur Tat werden, und sollten sich einmal die Abnehmer für die ungeheuren Kraftstrommengen finden, die bei der Ausführung dieses Projektes das finanzielle Rückgrat bilden würden, so würde Cherson eine verkehrspolitische Stärkung von unabsehbaren Wirkungen erfahren. Diese würden noch ungleich größer werden, wenn statt über die Düna über Bug und Weichsel ein wirklich schiffbarer Anschluß an das große deutsche Kanalnetz und damit die wahre Ausgleichsstraße für Angebot und Bedarf geschaffen werden könnte. Angesichts der bisherigen polnischen Wasserbaukünste ist das aber wohl als sehr ferne Zukunftsmusik anzusehen.

Große Waldarmut des Niederschlagsgebietes beeinträchtigt den Wert des östlichen großen Stromgebiets am Schwarzen Meer.

Auf dem Don wurde vor dem Kriege Schiffahrt von nennenswertem Umfang nur von Kalatsch (Donskaja) abwärts betrieben. Hier schlägt über das sandige, für Kanalbauten leider sehr schwierige Gebirge hinweg eine nur 100 km lange Eisenbahn die Brücke zur Wolga. Noch kleiner ist die Bedeutung des Dons. Im wesentlichen handelt es sich auf beiden Flüssen um Getreide nach den Ausfuhrhäfen. Die Durchschnittsfracht 1905—1906 wird auf 2 Pfennig je t-km angegeben. Sie war hoch, da kein Bahnwettbewerb bestand und der Verkehr sich stoßweise abwickelte. Der oberste Lauf des Don ist durch den Jepifa-Kanal mit der Oka (Nebenfluß der Wolga) und damit mit dem Herzen Rußlands verbunden. Doch handelt es sich hier leider nur um Flößerei.

Verschiedene Verbindungen Don-Wolga und Donez-Dnjestr sind erwogen worden. Die Geländeschwierigkeiten scheinen groß, auch die gegenseitige Eifersucht der einzelnen Seehäfen war wohl nicht gering. Jedenfalls ist man zu keinem Ergebnis gekommen.

Der Mündungshafen des Don ist Rastow am Asowmeer. In langsamer, durch die Interessen der Nachbarhäfen oft behinderter Entwicklung ist dieser Platz dazu gelangt, daß die russische Regierung ihm kurz vor dem Kriege 24′ Tiefe verschaffte. Das entsprach der Tiefe des Zuganges vom Schwarzen zum Asowmeer, der Straße von Kertsch. Vor der Vertiefung des Hafens diente die Reede von Taganrog (am Mündungsschlauch des Don) zum Umschlag aus Binnen- in Seeschiffe.

Mit der Zugänglichkeit dieser Asowhäfen für mittlere Seeschiffe schien das Schicksal der Küstenschiffahrt, die einst die Getreideausfuhren auch dieses Gebietes nach dem besten Seehafen Südrußlands, Odessa, brachte, besiegelt zu sein. Heute wird man dies Urteil revidieren müssen.

Nach allem Gesagten ist die südrussische Binnenschiffahrt offenbar nicht so auf der Höhe der Neuzeit gewesen, wie dies etwa von der Wolga behauptet werden kann.

In einer folgenden Arbeit soll versucht werden, einige Positive über die heutigen Zustände zu ermitteln. Die ganze Größe des russischen Eisenbahnelendes wird ja erst zu Tage treten, wenn es wieder mehr zu befördern gibt. Dann aber wird von Bedeutung sein, wie man die Wasserstraßen, und sei es behelfsmäßig, ausnutzt!

II.

Die Ströme vom Dnjestr bis zum Don gehören heute der Ukraine. Dies gesegnete, aber unglückliche Land hat Jahre nach Kriegsende die wildesten Kämpfe zwischen Bolschewismus und Reaktion und von beiden gegen die wie Pilze nach dem Regen emporschießenden Nutznießer des Bürgerkrieges, Condottieri und Banditen, erleiden müssen.

Ein so empfindlicher Apparat wie die Eisenbahnen, besonders jene Strecken, deren Kohlenzufuhr weither kam, hat natürlich unter diesen Wirren besonders gelitten. Die zeitweise Losreißung vom allgemeinen russischen Bahnorganismus tat das Ihrige dazu. Dies Verkehrsmittel ist durch Zerrüttung des Oberbaues, Verkommenheit des rollenden Materials, Führerlosigkeit des Personals denn auch auf einen verschwindenden Bruchteil seiner alten Leistungsfähigkeit heruntergewirtschaftet. Die Bolschewiki beginnen den Wiederaufbau mit Kapitalinvestionen von verblüffendem Ausmaß, ohne aber an die viel nötigere, aber weniger auffällige liebevolle Kleinarbeit zu denken, die erst die Grundlage für den Verkehr neuer Riesenlokomotiven schaffen müßte. Man hätte sich lieber ein Vorbild an der Wiederbelebung der deutschen Reichsbahn von innen heraus nehmen sollen. Nun besteht die Gefahr, daß ein großer Aufwand schmählich vertan wird. Der Verkehr kann noch lange nicht die Eisenbahnen als vollen Wirtschaftsfaktor rechnen und muß auch andere Wege suchen, um ins Innere des wirtschaftlich hoffnungsvollen Landes zu gelangen.

Die russische Binnenschiffahrt verdient deshalb besondere Beachtung, denn im gewissen Sinne ist sie unverwüstlich. Vor allem im Frühling tragen die mächtigen Hochwasser die Schiffe über die flachsten Sandbänke und Übergänge hinweg.

Wie im vorigen Aufsatz ausgeführt, ist auf dem Dnjestr und dem südlichen Bug nur Kleinschiffahrt möglich. Da diese Flüsse kaum reguliert waren, konnten auch Krieg und Revolution nichts daran verderben. So werden tatkräftige Schiffer achtenswerte Transportleistungen auf ihnen vollbringen können, die jedenfalls mit den heutigen Bahnen in Wettbewerb treten können.

Wichtig ist vor allem der große Hafen Nikolajew an der Bugmündung, welcher in erster Linie zum Export südrussischer

Eisenerze (vom Kriwoz-Rog) in Frage kommt. Er wird von der Sowjetregierung als 25' tief angegeben, 15 Dampfer sollen dort gleichzeitig am Kai liegen können. Die guten Anlagen der Friedenszeit sind dem Vernehmen nach zum großen Teil noch brauchbar.

Auch der mächtige untere Dnjepr von Alexandrowsk bis Cherson soll für Binnenschiffahrt voll brauchbar sein. Dagegen hat die Sowjetregierung Cherson deklassiert, da die Einfahrt für größere Seeschiffe versandet sein soll. Es fragt sich, ob das nicht ein kurzsichtiger Schritt war, denn Cherson könnte eine große Zukunft haben.

Für die innere Güterverteilung des westlichen Ukrainegebietes wäre der obere Dnjepr mit seinen langen Nebenflüssen als Entlastung der überaus verkommenen Bahnen sehr wohl zu verwerten. Hierzu würden voraussichtlich einfache Baggerarbeiten, Buhneninstandsetzungen usw. an gewissen Punkten zu allererst erforderlich werden. Hand in Hand damit müßte schnellster Ausbau der wichtigsten Zubringereisenbahnen von Odessa und anderen Hauptpunkten nach Kiew und Jekaterinoslaw und für den Transit von Deutschland und Warschau nach Mosyr vorgenommen werden.

Die Nachrichten über die Strombaugeräte im Dnjepr sind jedoch ungünstig wenn auch unbestimmt; es wird um dieselben wohl ebenso schlecht bestellt sein, wie um andere maschinelle Betriebe im neuen Rußland. Vom Dampferpark sollen 80 Prozent unbrauchbar geworden, von den Barken gar 60 Prozent völlig versunken sein. Letztere wird aber der örtliche Holzschiffbau bei geeigneter Organisation schnell ersetzen können. Dem Vernehmen nach sind auch schon allerhand Arbeiten im Gange. Die Freigabe der Privatwirtschaft in der Binnenschiffahrt und dem Schiffbau wird Rußland auch hier weiterhelfen. 1921 sollen 243 Dampfer und 268 Kähne instandgesetzt worden sein.

Deutscherseits sollte man prüfen, nötigenfalls durch Versuche, ob Dampfer und Bagger nicht gemäß dem Barcelona-Transitabkommen leer über den Dnjepr-Bugkanal von Ostseewerften geliefert werden können. Die deutschen Wirtschaftsverhandlungen mit Polen müssen sich die Öffnung dieses Weges zum Ziel setzen.

Der Don ist vom Meere ähnlich abgesperrt wie sein westlicher Nachbar, denn die Seeschiffahrtsstraße von Kertsch zwischen dem Asow- und dem Schwarzen Meere ist nur noch 12' tief. Daher müssen die Asowhäfen zunächst wohl wieder über den Umschlag in Kertsch, Odessa oder in Noworossysk mittels Küstenschiffahrt bedient werden. Am besten wäre noch die Reede von Taganrog zum Umschlag zu verwenden, da die Barre in der Einfahrt nach Rastow besonders stark aufgesandet sein soll.

Die Binnenschiffahrt auf dem Don soll wenig verschlechtert sein. Das ist wohl hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß hier keine unterhaltungsbedürftigen Anlagen bestanden, die hätten verfallen können. Höchstwahrscheinlich bedarf aber der Schiffspark der Ergänzung, ebenso wie anderswo. Die Bedeutung der Donschiffahrt ist heute besonders groß, denn anschließend an den Don sollte durch bevorzugte Instandsetzung der — heute mit Pferden betriebenen — Bahn Kalatsch—Zarizyn (100 W.) baldigst ein Weg zur Wolga und ihrem unendlichen Einflußgebiet gesucht werden. Durch Erschließung der russischen Binnenströme mittels solcher kurzer Stichbahnen könnte überhaupt viel Nützliches geschaffen werden.

Die Hauptschwierigkeit am Asowmeer wird jedoch sein, die drei Sowjetrepubliken Krim, Ukraine, Rußland (Moskau) zum reibungslosen Zusammenarbeiten zu bringen.

Ohne Frage bietet die russische Binnenschiffahrt noch eine Fülle von Schwierigkeiten. Aber wo ein Wille ist, da ist ein Weg. Und drei Wege müssen gefunden werden: der Weg ins Innere des notleidenden Landes, der Weg der Gesundung der russischen Volkswirtschaft und der Weg zum Herzen des russischen Volkes, das so viel gleiche Ziele und gleiche geschichtliche Erinnerungen hat wie das deutsche!

Der flußähnliche Schiffahrtskanal

Von Regierungsbaumeister Seboldt.

Ein Fluß, der nicht fließt!
Und dessen Gefälle trotzdem dem wechselnden Gefälle der Talsohle folgt!

Ein solcher Fluß wäre, wie man zu sagen pflegt, „gar nicht übel"! Die gesamten Wassermassen seines Niederschlagsgebiets könnten auf anderen Wegen — hier natürlich fließend — an besonders steilen Gefällsstrecken auf die wirtschaftlichste Art durch Bildung möglichst hoher Gefällsstufen in den wirksamen tiefen Kanälen für Kraftwasserleitungen fast restlos für Krafterzeugung verwendet werden. Nur in flachen Talstrecken würde dieser Fluß seine Wassermengen selbst führen, aber auch hier mit künstlich so sehr verzögerter Geschwindigkeit, daß, wie in den „erstarrten" Flußstrecken, ein geräumiges Schiffahrtsprofil vorhanden wäre. Ohne daß der Bauingenieur erst besonders kostspielige Anlagen mit langen Dämmen, Einschnitten, Wegeverlegungen, Sohlendichtungen, Schleusen, Hebewerken zu schaffen hätte, entstände in kurzer Zeit ein „Flußkanal" mit ruhigem Wasserspiegel, ohne Strömung, welche Schiffe in der Wasserspiegelsteigung zu überwinden hätten. Das kleine Wässerchen eines Bachlaufes, eines Seitentales mit höchst entwickeltem Bergbau und dem Sitz einer Großindustrie würde in einen Fluß mit großem Schiffahrtsprofil und einer kaum bemerkbaren Strömung verwandelt. Nebenbei würde die Fischzucht begünstigt und schließlich noch der zuweilen nicht unbedeutende Schaden durch fließendes Wasser (Uferabbrüche) vermieden.

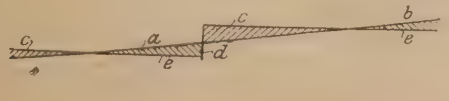
So eigenartig die bloße Idee zunächst auch erscheinen mag — diese erheblichen Vorteile müssen den Techniker trotzdem reizen, eine Verwirklichung mit technischen Mitteln so sehr als möglich anzustreben, auch wenn das Bestreben offenbar nur mit einer Annäherung, nämlich der Erzielung vieler kurz hintereinander folgender sehr niedriger Staustufen, seinen Abschluß findet, also kein Mittel zur Bildung des ideal strömungslosen Flusses zu geben vermag.

Ein näheres Eingehen auf die Idee erschien mir deshalb schon seit langem als eine interessante und dankbare Aufgabe. Zunächst sollten die Staustufen durch Einbau einer großen Zahl einfacher Tore in kurzen Abständen gebildet werden, die Tore sollten sich beim Durchgang des Schiffes selbsttätig öffnen und schließen. Das Schiff soll zwar bei Bergfahrt kleine, rasch folgende Staue durch seine Zugkraft selbst überwinden, dafür aber bei Talfahrt durch eben diesen Stau einen Zugkraft sparenden Antrieb erhalten.

Abb. 1 u. 2 zeigen die Unterschiede im Längenprofil eines Schleusenkanals und eines Torkanals.

1. Schleusenkanal.

Abb. 1.



ab = natürliches Gefälle

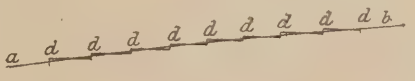
d = Schleuse (teuer, fahrtverzögernd, Betriebskosten schluckend),

c = Dämme der oberen Wasserhaltung, meist lang, mit kostspieliger Tondichtung, versumpfen die Umgebung,

e = Einschnitte der unteren Wasserhaltung, meist lang, entziehen den Feldern Bodenfeuchte. Große Erdbewegungen auf weite Entfernungen.

2. Torkanal.

Abb. 2.



ab = natürliches Gefälle

d = einfache Tore leichtester Bauart (billig, nicht fahrtverzögernd, ohne normale Betriebskosten). Keine Dämme, keine Einschnitte, mithin sehr billige Bauweise. Keine Grundwasserstandsbeeinflussung der Umgebung.

Hierzu kommen die in der Einleitung erwähnten Vorteile.

Bei meinem ersten Versuch zur Lösung der Aufgabe verwendete ich Schwimmer, welche durch ihren Auftrieb eine Gegenkraft gleicher Größe gegen den kleinen Stau auf die leichtbeweglichen Torflügel bildeten. Ein durchfahrendes Schiff schaltete den Auftrieb des Schwimmers durch dessen Senken vorübergehend aus. Der Stau, nunmehr hemmungslos, drückte die Torflügel auf.

Schwimmer können indessen undicht werden. Deshalb sollte — in einer zweiten Skizze — das Gewicht der mit schrägen Drehachsen gegen das Oberwasser gelehnten Torflügel selbst zum Halten des Staues dienen, was offenbar zuverlässiger und wesentlich einfacher war. Außerdem sollte elektrische Kraft zum Öffnen des Tores verwendet werden (das Schließen geschieht selbsttätig), so daß das Schiff ohne eigenen Kraftaufwand durch eine Hebelbewegung beim Anfahren nur den Kontakt einzuschalten hatte: für Großschiffahrtswege wohl die beste Lösung, deren konstruktive Ausgestaltung freilich noch Zeit, Arbeitskräfte, Geldmittel und Versuche erfordert. Für Zweigkanäle von immerhin mehr untergeordneter Bedeutung sollte schließlich dasselbe schräg gegen das Oberwasser gelehnte Tor durch Hebelvermittlung vom Schiff mit eigener Kraft geöffnet werden, was natürlich ein langsameres Anfahren zur Voraussetzung hatte. In diesem dritten Entwurf, der eine sehr einfache Konstruktion ergab, leisten nur die Torrahmen bei der Bewegung im Wasser größeren Widerstand, die aus beweglicher Tafel bestehende Torfläche wurde beim Öffnen des Tores wasserdurchlässig.

Wie leicht einzusehen, erfordert ein solches Tor um so geringere Kraft zum Öffnen, je kleiner sein Gewicht ist und je weniger seine Schräge gegen das Oberwasser beträgt. Dann müßte aber auch der Staudruck und mithin die Stauhöhe selbst möglichst klein gehalten werden.

Diese Erwägung führte nun zu folgenden Gedanken:

Ein Bach sei, als Annahme, zu einem Torkanal angestaut. Die normale Wassermenge fließt durch die Lücke zwischen den ein wenig geöffneten Torflügeln ab, stärkeres Hochwasser auch als Überfall über die Torkante.

Besteht nun Gefahr, daß bei mangelnder Wasserzufuhr in Niedrigwasserzeiten der Wasserspiegel sinkt? Antwort: nein! Es würde dann nicht nur die Länge der durchflossenen Torspalte kleiner (gemessen von Wasserspiegel bis Sohle), sondern auch der Staudruck auf die kleiner werdende benetzte Torfläche geringer und das Torgewicht gegen den Stau durch Austauchen des Tores größer. Diese drei Faktoren bewirken, daß sich das Tor bei nachlassendem Wasserzulauf verhältnismäßig rasch schließt. Das Tor hat mithin die wichtige Eigenschaft, die Wasserspiegelhöhe des Gerinnes zu halten. Wenn es nun gelingen würde, zwischen den Toren durch einfache und billige Mittel das erstrebte strömungsschwache Wasserspiegelgefälle zu erzielen, durch Mittel, welche noch so einfach sein könnten, daß sie nur stauende, den Abfluß verzögernde, aber nicht die Wasserspiegelhöhe des Kanales haltende Wirkung zu haben brauchten, dann könnte offenbar ein Gefälle zwischen den Toren gebildet werden, welches bewirkte, daß dafür an den Toren selbst kein Stau oder nur ein sehr geringer vorhanden wäre, so daß die Tore leicht und nahezu senkrecht aufgestellt sein könnten, und nur ihrer Aufgabe, die Wasserspiegelhöhe zu halten, genügen würden.

Das Gefälle zwischen den Toren müßte demnach durch eine größere Zahl sekundärer und sehr niedriger Staustufen (etwa 3—5 cm hoch) auf äußerst billige, einfache Weise gebildet werden, dabei aber betriebssicher und wegen der Häufigkeit der Stufen ohne jeden Einfluß auf die Schiffsbewegung sein.

Das gegebene Mittel für ein solches Zwischengefälle ist eine leichtbewegliche und nachgiebige Abschlußwand im Profil in einfachster Anordnung, vom Schiff an beliebiger Stelle zu durchschneiden, ohne zerstört zu werden. Diese Trennwand muß mithin aus einzelnen Teilen (Streifen) bestehen, welche, dicht aneinander gereiht und durch Befestigung an der Sohle irgendwie festgehalten, durch ihre Schwimmfähigkeit (mithin geringes spezifisches Gewicht), um den Befestigungspunkt leicht beweglich, nach aufwärts bis zum Wasserspiegel reichen. In Betracht kommen also zunächst etwa Gewebe-, Stroh- oder Binsenstreifen, überhaupt lange Fahnen aus Faserstoffen, welche an gemeinsamer Basis nebeneinandergereiht und nötigenfalls durch am anderen Ende befestigte Schwimmer (etwa aus Korkmasse in Blechhülle) bis zum Wasserspiegel hinaufgezogen werden. Ob solche Matten aus Faserstoffen, selbst mit Draht durchwirkt, genügend dauerhaft sind, ist fraglich. Dauerhafter und auch sicherer abschließend sind lange, walzenförmige Gebilde mit kreisrundem Querschnitt. Außerdem besitzen diese, z. B. aus Binsen gepreßt und mit Draht durchflochten und umschnürt, auch so starken Auftrieb, daß der sehr problematische Schwimmer am Ende des Gebildes entbehrlich werden kann. Zum Beweis für die Schwimmkraft solcher Walzen möchte ich anführen, daß Sven Hedin in seinem Werk „Zu Land nach Indien" im 53. Kapitel von einer längeren Seefahrt mit schwerem Reisegepäck auf „Tutins", winzigen Fahrzeugen, berichtet, welche die Eingeborenen ausschließlich aus Binsen in Form eines Bündels in Tagesfrist herstellen und dauernd verwenden.

Möglicherweise sind auch einfache Rundhölzer, am unteren Ende wieder mit sehr leicht beweglichen Ringen in Betonklötzen befestigt (also leicht auswechselbar), dicht aneinandergereiht als Abschluß geeignet. Sie besitzen zwar keine Schmiegsamkeit, dürften aber wohl ebenso leicht und einwandfrei dem die Trennwand durchschneidenden Fahrzeug ausweichen und sich wieder richtig zur Wand zusammenschließen. Zum Schutz gegen Durchfeuchtung, welche die Auftriebskraft etwa mehr als zulässig beschränken könnte, empfiehlt sich Oberflächen-Imprägnierung.

Gegen die beschriebene Stauwand kann man drei Bedenken geltend machen:

1. Die Eisdecke könnte bei Eisgang die in ihr eingefrorene Wand ganz oder teilweise fortführen. Dagegen ist einzuwenden, daß ein Eisgang bei dem ruhigen Wasserspiegel zwischen den Toren und Wänden erst eintritt, wenn das Eis bis auf eine dünne Decke abgeschmolzen ist, welche nicht mehr von den Ufern festgeklemmt wird und sich in einzelne kleine Teile auflöst. An der Staustelle wird durch die Wasserbewegung dann zuerst das Eis gelöst. Die später folgenden Schollen gleiten über den Kopf der Wandbestandteile hinweg. Stärkere Strömung, welche regelrechten Eisgang verursachen könnte, bedingt aber ohnehin eine andere Ausbildung der Wände, welche dann kürzer, nicht bis zum Wasserspiegel reichend, gehalten werden, so daß der dauernde größere Wasserabfluß über die Wand hinweg während des ganzen Jahres stattfindet. Also auch hier findet kein Einfrieren der Wand in die Eisdecke statt. In kritischen Fällen ist immer noch ein Bestreuen der Abschlußlinie mit Salz eine ultima ratio.

2. Ob ein dichtes Aneinanderreihen von Walzen oder Hölzern stattfinden darf, muß namentlich für letztere, weil sie starr sind, erst durch Versuche nachgewiesen werden. Es ist aber anzunehmen, daß infolge der leichten Beweglichkeit dieser Teile ihr vorübergehendes Auseinanderdrängen durch ein durchfahrendes Schiff zu keinen Unzuträglichkeiten führt. Eine Anordnung mit schmalen Zwischenräumen zwischen den Teilen ist natürlich besser. Daraus ergibt sich aber als drittes Bedenken:

3. Ohne dauernden Wasserabfluß ergibt sich kein Stau an den Zwischenwänden. Je größer der Abfluß, desto mehr findet ein Zwischenstau und damit die ersehnte Annäherung an einen Flußwasserspiegel statt. Der ursprüngliche Fließquerschnitt des Wasserlaufes ist umgeändert in einen Fließquerschnitt, der aus zahlreichen dünnen Spalten zwischen den Wandbestandteilen besteht. Darin liegt ein großer Vorteil: Die ungünstigen Abflußquerschnitte der Spalten bedingen einen wesentlich größeren Fließquerschnitt für den Abfluß der gleichen Wassermenge, als das gedrängte Bachprofil, oder mit anderen Worten: Der Profilradius wird sehr klein und der Koeffizient M in der ursprünglichen Abflußformel $v = \mu \sqrt{2gh}$ wird sehr unbedeutend. Auch hier fehlen indessen Versuche. Es ist aber nach Prüfung durch Rechnung anzunehmen, daß ein Durchfluß von 1 cbm/Sek. in einem normalen Kanalprofil einen Stau von 2 bis 5 cm erzeugen wird, wenn die Walzen oder Hölzer Lücken von 1 cm Breite aufweisen. Danach bemißt sich der Abstand der Zwischenwände. Nicht unerwähnt darf hier bleiben, daß Niedrigwasserzeiten im Kanal selten oder nie auftreten werden, weil, wie schon früher bemerkt wurde, reichliche Wassermengen nur verzögert zum Abfluß kommen und der Kanal sozusagen als sein eigenes Wasserreservoir wirkt.

Zum Schluß sei noch der Unterschied zwischen dem Torkanal ohne und mit Zwischenstauen zeichnerisch wiedergegeben.

Abb. 3.

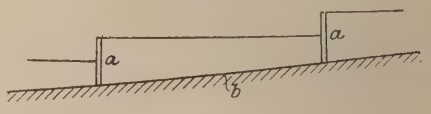


Abb. 4.

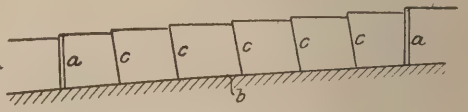


Abb. 3 zeigt ein Torkanal-Längenprofil ohne, Abb. 4 mit Zwischenstau. Im zweiten Fall können die Tore a, welche die Wasserspiegelhöhe halten, in größeren Abständen stehen. Der ursprüngliche Stau von 18 cm an jedem Tor wird im Zwischenraum zwischen zwei Toren durch 5 Stauwände c in 6 Teile geteilt. Der Stau an jeder Zwischenwand beträgt 3 cm. Der Wasserspiegel liegt in seiner Gesamtheit 2,5—3 m über der Kanalsohle b. Die Wasserverluste bei Schiffsdurchgang sinken infolge der geringen Wassergeschwindigkeit an den Staustellen auf einen überhaupt nicht mehr nennenswerten Betrag herab.

Die vorgeschlagenen Mittel sind eigenartig Man muß aber auch den Mut haben, von herkömmlichen Gedankengängen abweichende Pfade zu wandeln, wenn ein gutes Ziel erreichbar erscheint. Zumal im konservativen Wasserbau!

Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder.

Breslau, Frankfurt a. O., Oppeln, Stettin, am 15. Juli 1922.

Die Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder ist für das Oderverkehrsgebiet in allen seinen Teilen jetzt mehr denn je die Voraussetzung für eine Entwickelung seiner produktiven Kräfte. Die preußische Staatsregierung hat es sich seit Jahrzehnten zur Aufgabe gemacht, den Fahrzeugen das ganze Jahr hindurch — abgesehen von Zeiten elementarer Ereignisse — einen Mindesttiefgang von 1.40 Meter, d. h. den 55 Meter langen und 8 Meter breiten sogenannten 400 Tonnen-Schiffen Dreiviertel-Ladung zu gewährleisten. Dieses Ziel dürfte zwar auf der oberen Oder von Cosel bis hinab nach Breslau und Ransern erreicht werden, liegt dagegen hinsichtlich der Hauptstrecke des ganzen Laufes der Oder unterhalb Breslau noch in weiter Ferne. Erlaubten doch die Wasserstände jährlich im Durchschnitt der letzten acht Jahre an mehr als 100 Tagen nur halbe Ladung und weniger. In der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres betrug

die Wassertiefe unterhalb Breslau stellenweise nicht mehr als 30 Zentimeter und brachte die Oderschiffahrt, die bereits von Anfang Mai ab durch den oberschlesischen Aufstand stillgelegt worden war, von Anfang Juli ab, also während etwa fünf bis sechs Monaten, zu völligem Stillstande. Und in diesem Jahre konnten die Fahrzeuge schon von Anfang Mai ab, also in der besten Zeit, nur mit Dreiviertel-Ladung, von Mitte Mai ab nur mit halber Ladung fahren; sodann verschlechterten sich die Verhältnisse ständig weiter derart, daß von Anfang Juni ab ein regelmäßiger Schiffahrtsverkehr nicht mehr stattfinden konnte. In Rücksicht auf die von der Regierung zugegebene Vernachlässigung des Stroms während des Krieges und die darauf folgenden Jahre ist zu befürchten, daß die Verschlechterung der Schiffahrtsverhältnisse als dauernd anzusehen ist, wenn nicht durchgreifende Maßnahmen getroffen werden.

Das Problem, der Oder in ihrem ganzen Laufe die angestrebte nutzbare Mindestwassertiefe zu sichern, bot große technische Schwierigkeiten und erforderte langwierige Studien. Lediglich aus diesem Grunde ist der Ausbau der Oder lange Zeit zurückgestellt worden; er ist jedoch grundsätzlich von der preußischen Staatsregierung wiederholt auf das bestimmteste zugesagt und von den gesetzgebenden Faktoren beschlossen, schließlich auch, nachdem die zweckmäßigste Lösung gefunden war, in mehreren Gesetzen festgelegt worden.

Den Ausgangspunkt bildeten die Verhandlungen über die Erbauung des Mittelland-Kanals, der eine tiefeingreifende Schädigung der wirtschaftlichen Interessen Schlesiens befürchten ließ, wenn nicht ein Ausgleich durch Verbesserung der Oderwasserstraße geschaffen würde. Das preußische Staatsministerium gab im Jahre 1899 eine Erklärung ab, in der folgendes ausgeführt war:

„Die Staatsregierung wird, wenn der Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Genehmigung erhält, die Wasserstraße zwischen Oberschlesien und Berlin zu einer leistungsfähigeren auf Staatskosten ausbilden. Die dieserhalb eingeleiteten Vorermittelungen haben als wahrscheinlich ergeben, daß es technisch durchführbar ist, durch Anlage von Stauweihern der nicht kanalisierten Oderstrecke auch in trockenen Zeiten eine Wassertiefe von 1.40 Meter zu verschaffen."

Diese Zusicherung wurde bei den Verhandlungen im Jahre 1901 wiederholt bekräftigt; es wurde erklärt, „daß die im Interesse der Provinz Schlesien mit ausdrücklicher Billigung Sr. Majestät des Königs gemachten Zusicherungen seitens der Staatsregierung selbstverständlich nach wie vor aufrecht erhalten werden".

Das Kanalgesetz vom 1. Mai 1905 schrieb zwar für die Oder unterhalb Breslau lediglich Probebauten, darunter ein oder mehrere Staubecken, vor; es wurde daneben jedoch eine, diese Erklärung der Staatsregierung aufnehmende Resolution angenommen, welche von allen beteiligten Stellen als gleich verbindlich, wie ein Gesetz, anerkannt wurde.

Die daraufhin durchgeführten Studien haben in Uebereinstimmung mit der von den Oderverkehrs-Interessenten stets vertretenen Auffassung ergeben, daß das Ziel weder durch Kanalisierung der Oder unterhalb Breslau, noch allein durch weitere Regulierung erreicht werden könne, sondern lediglich im Verein mit dieser durch Anlage von Stauweihern. Als geeignetste Stelle wurde nach den eingehendsten Studien und Verhandlungen zwischen allen Teilen der Staatsregierung, unter Berücksichtigung aller in Frage kommenden Gesichtspunkte, die Glatzer Neisse bei Ottmachau befunden.

Die Vorlage vom 14. Februar 1913 sah neben einer Nachregulierung der Oder vor allem die Anlage dieses Staubeckens vor und erhielt unter dem 30. Juni 1913 Gesetzeskraft. Das Staubecken sollte eine Fläche von 2000 Hektar bedecken, eine Höchsttiefe von 12 Meter erhalten und bei voller Füllung 118 Millionen Kubikmeter aufnehmen.

Die Durchführung des Gesetzes zog sich zunächst deshalb hin, weil man bei der weiteren Bearbeitung zu der Auffassung gelangte, durch Vergrößerung des Beckens eine nutzbare Mindestfahrtiefe in der Oder von 1,70 Meter erzielen zu können, welche den Schiffen volle Ladung das ganze Jahr hindurch ermöglichen würde. Eine weitere Unterbrechung der Arbeiten trat durch den Krieg ein.

Die Vorlage vom Jahre 1920, betreffend Vollendung des Mittellandkanals durch Ausbau der Strecke Hannover—Elbe, hatte von selbst die Wiederaufnahme der Frage der Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder zur Folge. Im Anschluß an den ersteren Entwurf und in untrennbarer Verbindung mit ihm wurde am 1. Juli 1920 der Gesetzentwurf, betreffend Verbesserung der Oderwasserstraße unterhalb Breslau, eingebracht, der für den Ausbau der Oder über die im Gesetz vom 30. Juni 1913 bewilligten Beträge hinaus weitere Mittel bereitstellte, zu dem Zweck, das in dem genannten Gesetze gesteckte Ziel zu erweitern und die geringste normale Fahrwassertiefe der Oder unterhalb von Breslau von 1,40 Meter auf 1,70 Meter zu erhöhen. Die Vorlage hat Gesetzeskraft erhalten.

Alle diese gesetzlichen Verpflichtungen sind inzwischen auf das Reich übergegangen.

Das Odergebiet hat mithin einen durch nichts hinwegzudeutelnden gesetzlichen Anspruch darauf, daß nicht nur das Ottmachauer Staubecken, wie es in dem Gesetz vom Jahre 1913 beschlossen worden ist, sofort ausgeführt wird, sondern daß darüber hinaus weitere Maßnahmen zu dem Zwecke getroffen werden, eine normale Mindestwassertiefe von 1,70 Meter zu gewährleisten. Die Provinz Schlesien insbesondere hat einen verbrieften Rechtsanspruch auf die Ausführung dieser Bauten zur Abwendung der sonst unabwendbaren katastrophalen Schädigungen ihres Wirtschaftslebens und zum Ausgleich für die dem Westen durch den Mittellandkanal erwachsenden Vorteile.

Bei dieser völlig klaren Lage mußte es in den Kreisen des Oderverkehrs das größte Befremden erregen, daß in den seitdem verflossenen Jahren nichts zur Ausführung des Ottmachauer Staubeckens geschehen ist, ja nicht einmal vorbereitende Maßnahmen getroffen worden sind.

Welches können die Gründe für eine solche unbegreifliche Verschleppung gewesen sein?

Es wird auf finanzielle Schwierigkeiten verwiesen. Gewiß sind diese überaus ernst. Aber haben sie die Inangriffnahme der Ausführung des Mittelland-Kanals verhindert, mit dem die Verbesserung der Oderschiffahrtsverhältnisse in untrennbarem Zusammenhange steht? Was dem Westen recht ist, ist dem Osten billig. Wenn es dort möglich ist, Mittel bereitzustellen, so muß es sich auch hier ermöglichen lassen, wo es sich um eine eminent produktionsfördernde Einrichtung handelt, wo bei Nichtausführung die Gefahr eines Dahinsiechens des Wirtschaftslebens des Odergebietes droht. Es sei nur an die gefährdete Kohlenversorgung erinnert. Uebertriebene Sparsamkeit kann zu Verschwendung werden. Die Erfahrungen des letzten und des laufenden Jahres reden in dieser Hinsicht eine beredte Sprache; die Verluste, die der Volkswirtschaft durch die ungünstigen Wasserverhältnisse zugefügt worden sind und durch das Ottmachauer Staubecken wenigstens zum großen Teil hätten vermieden werden können, erreichen gewaltige Beträge, und die Aufwendungen zum Zwecke der Durchführung der beschlossenen Arbeiten hätten sich wirtschaftlich auf das beste rentiert. Oder sollte etwa die Ansicht bestehen, daß es sich nicht lohnt, jetzt, nachdem die Loslösung der wertvollsten Teile Oberschlesiens Tatsache geworden ist, Durchgreifendes für den Osten zu tun? Eine solche Auffassung würde eine Preisgabe des Ostens bedeuten, welcher gerade gegenwärtig mit an erster Stelle zur Mitarbeit bei dem Wiederaufbau des Wirtschaftslebens berufen ist; sie müßte auf das schärfste zurückgewiesen werden.

Die Hauptwiderstände aber liegen im Preußischen Landwirtschaftsministerium, das sich die u. a. in einer Petition vom Juli 1922 zum Ausdruck gebrachte Stellungnahme von Interessenten aus dem für das Staubecken bestimmten Gebiete zu eigen gemacht zu haben scheint. Das Landwirtschaftsministerium hat Anfang dieses Jahres auf eine Anfrage in der Preußischen Landesversammlung einen Bescheid erteilt, in dem es heißt:

„Die Rücksichten auf unsere gegenwärtige Ernährungslage, auf die zu enteignenden landwirtschaftlichen Betriebe, sowie Bedenken technischer Art lassen es untunlich erscheinen, schon jetzt mit dem Bau zu beginnen. Eingehender als bisher wird die Frage geprüft werden müssen, ob sich das mit dem genannten Gesetz verfolgte Ziel nicht besser durch die Anlage von Talsperren mehr im Quellgebiet der Flüsse erreichen läßt. Entsprechende Verhandlungen mit dem Reiche sind eingeleitet. Dabei wird auch die Frage erörtert werden, inwieweit Arbeiten im Strome selbst mit Vorteil für die Schiffahrt schon jetzt in Angriff genommen werden können."

Im Vordergrunde steht also und offenbar maßgebend für die Haltung des Preußischen Landwirtschaftsministeriums ist die Rücksicht auf die Volksernährung. Gewiß ist es bei den gegenwärtigen Ernährungsverhältnissen überaus bedauerlich, wenn der für das Staubecken benötigte Grund und Boden der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen wird. Aber handelt es sich um Flächen, die gegenüber der gesamten Bodenfläche Preußens oder gar des Reiches überhaupt ins Gewicht fallen? Das Gesamt-Areal, das für das Staubecken gebraucht wird, beläuft sich auf nicht ganz 9000 Morgen. Das ist $^1/_{10000}$ der gesamten Bodenfläche Preußens und $^1/_{15000}$ des Reiches. Dabei handelt es sich keineswegs um ganz besonders wertvollen Boden, wie wiederholt behauptet worden ist. Gegenüber den gelegentlich gemachten Bemerkungen, es kämen 20000 Morgen (!) besten

Weizenbodens in Frage, muß festgestellt werden, daß in den Bereich des Staubeckens überhaupt nur 8964 Morgen fallen, wovon 5500 Morgen Ackerland, 1200 Morgen Wiesen, 1700 Morgen Holzung sind, und ein großer Teil davon ist ständig dem Hochwasser ausgesetzt, so daß einzelne Ländereien aufgeforstet werden mußten, zumal sie für Wiesengelände zu hoch liegen. Es sind dann auch verschiedene Ortschaften wegen der häufigen Hochwassergefahr verschwunden. Weiter würden infolge des Baues des Staubeckens nur 62 Gebäude, darunter nur 23, meist kleine Bauernwohnhäuser niederzureißen sein, von denen ein Teil bereits aufgekauft ist. Gewiß bleibt trotz allem der Verlust einer nutzbaren Ackerbaufläche von einigen 1000 Morgen überaus bedauerlich. **Es darf aber nicht vergessen werden, daß das Staubecken die Benutzung eines großen Teils der Bodenfläche zu Wiesenzwecken zuläßt, daß es bei den dort bestehenden günstigen Vorbedingungen die Fischzucht in noch viel weitergehendem Maße gestattet als es bei anderen schlesischen Staubecken schon jetzt der Fall ist, mithin für die Volksernährung direkt von größter Bedeutung zu werden verspricht, daß es schließlich durch Ueberschwemmungsverhütung an anderen Stellen das Vielfache an Bodenfläche einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung erst erschließt, also vielfachen Ersatz schafft.**

Bezeichnend ist in letzterer Hinsicht folgende Eingabe, die von einer Reihe von Landwirten am unteren Neißelauf am 23. April 1922 an die Regierungsstellen gerichtet worden ist:

„Die unterzeichneten heute versammelten Landwirte des Kreiswirtschaftsverbandes des Landkreises Brieg, Ortsgruppe Löwen, haben mit Befremden und größter Beunruhigung aus Pressenachrichten entnommen, daß das Ottmachauer Staubecken nicht mehr gebaut werden soll. Wir erheben hiermit schärfsten Protest und nehmen Bezug auf die zahllosen Verhandlungen, die jahrzehntelang darüber stattgefunden und die Notwendigkeit des Baues stets gezeigt haben. Wir weisen insbesondere nachdrücklichst darauf hin, daß die bisherigen Uferausbauten einschließlich der hiesigen Flutmulde einen ausreichenden Hochwasserschutz unter keinen Umständen gewähren können, wenn nicht das Ottmachauer Staubecken gebaut wird. Wenn neuerdings behauptet wird, daß durch jenen Bau zu große Ackerflächen der Nutzung entzogen werden, so ist diese Annahme geradezu unsinnig, denn die im Ottmachauer Staubecken landwirtschaftlich untergehenden Aecker werden doppelt und dreifach wiedergewonnen in den am unteren Laufe der Neiße gelegenen Gemeinden, weil hier große Länderstriche der landwirtschaftlichen Nutzung wegen stets bestehender Ueberschwemmungsgefahr entzogen sind.

Darum: Schützt endlich unsere Aecker durch den Bau des Ottmachauer Staubeckens."

Das, was hier gesagt ist, gilt nicht nur von der unteren Neiße, sondern auch von der Oder in ihrem ganzen Laufe von der Neißemündung abwärts. Die Anlage von Staubecken verringert die Hochwassergefahr, gewährleistet einen gleichmäßigen Grundwasserstand und ermöglicht die Berieselung von Ländereien, ist mithin für die Landeskultur von allergrößter Bedeutung und führt ausgedehnte Flächen einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zu. Auch dürfen die unheilvollen Wirkungen der starken Abholzungen im Quellgebiet der Oder auf den Wasserstand der Oder nicht übersehen werden. Wenn schon bisher infolge der gesamten geographischen Verhältnisse die Oder und alle an ihr interessierten Kreise sehr unter dem raschen Wechsel der Wasserstände leiden, so ist in Rücksicht auf die Abholzungen damit zu rechnen, daß sich diese Verhältnisse in Zukunft noch weit mehr verschlechtern, daß Hochwasserwellen durch Wasserklemmen jäh abgelöst werden können. Mehr denn je ist gerade gegenwärtig eine geregelte Wasserwirtschaft im Odergebiet erforderlich, und dafür ist die Anlage von Staubecken das wirksamste und einzige nachhaltigen Erfolg versprechende Mittel.

Von allen den im Interesse der Landwirtschaft erhobenen Bedenken erscheint nur eins beachtlich, das ist der Hinweis darauf, daß die beteiligten Besitzer ihren Grund und Boden verlieren und bei zunehmender Geldentwertung schwerste Verluste befürchten. Eine solche Folge muß natürlich unbedingt vermieden werden. Es würden sich dafür aber auch genug Möglichkeiten, z. B. durch Zuweisung von Domänen oder neuangekauften Gütern, bieten.

Der Bescheid des Preußischen Landwirtschaftsministeriums nimmt ferner auf Bedenken technischer Art Bezug — womit offenbar die Frage gemeint ist, ob der Staudamm auch genügende Sicherheit bietet, — und hält eine eingehendere Prüfung der Frage, als sie bisher stattgefunden habe, für erforderlich, ob sich das angestrebte Ziel nicht besser auf andere Weise erreichen lasse, als durch das Ottmachauer Staubecken.

Jahrzehnte hindurch sind alle diese Fragen Gegenstand eingehendster Prüfung gewesen, und das Preußische Landwirtschaftsministerium hat an allen diesen Arbeiten mitgewirkt; durch 17 Jahre haben sich im besonderen die Erörterungen über die Auswahl der für Staubecken geeigneten Stellen, insbesondere des Ottmachauer Staubeckens, hingezogen, und es ist bisher noch nie von einer Seite behauptet worden, daß alle diese Vorarbeiten nicht unter Einsetzung aller Mittel mit vorbildlicher Pflichttreue geleistet sind. Glaubt man wirklich, daß neue Untersuchungen, die natürlich viele Jahre erfordern und eine Vertagung der Frage ad calendas graecas bedeuten, zu neuen Ergebnissen führen könnten? Es hat sich herausgestellt, daß keine andere Stelle für ein großes Staubecken, das allein die denkbar größte Wirtschaftlichkeit gewährt, so geeignet ist, wie die Glatzer Neiße bei Ottmachau. Ein größeres Staubecken im Zuge der Malapane hat sich mit Rücksicht auf den Untergrund als undurchführbar erwiesen; gegenwärtig vollends würde ein solches beinahe an die polnische Grenze reichen. Ein Staubecken in der Weistritz würde bei weitem nicht das leisten können, was das Ottmachauer Staubecken, und dazu viel größere und schwerere Verluste an landwirtschaftlich nutzbarer Fläche zur Folge haben. Eine Kanalisierung der Oder vollends ist in allen Stadien als unzweckmäßig befunden worden, zumal sie der Schiffahrt große Hindernisse bereiten und für die Landeskultur vielfache ungünstige Nebenwirkungen haben würde.

Weitere eingehende Untersuchungen sind gewiß nötig; sie werden aber lediglich dem Zwecke zu dienen haben, die Anlage weiterer kleiner Staubecken, die nie und nimmer ein großes Staubecken, wie das Ottmachauer, ersetzen können, sondern lediglich neben ihm in Frage kommen, zu prüfen. An dem Generalplan, wie er wiederholt festgelegt worden ist, werden sie jedoch in keinem Falle etwas ändern können.

Die an der Förderung des Oderverkehrs interessierten Kreise Schlesiens sind an und für sich in keiner Weise daran interessiert, daß gerade das Ottmachauer Staubecken ausgeführt wird; sie würden auch jeder anderen Lösung, die den gleichen Erfolg verspricht, zustimmen **und sind sich dessen vor allem auch bewußt, daß neben der Anlage von Staubecken auch eine Nachregulierung, wie sie in den bisher erlassenen Gesetzen bestimmt worden ist, unbedingt erforderlich ist;** sie haben aber bei den langjährigen Verhandlungen in vertrauensvollem Zusammenarbeiten mit den Organen der staatlichen Bauverwaltung die Ueberzeugung gewonnen, daß in den Vorschlägen, wie sie in den Gesetzen niedergelegt worden sind, die denkbar beste und allein in Frage kommende Lösung zu erblicken ist.

Das Odergebiet, das ohnehin überaus schwierige Produktionsverhältnisse aufweist, dabei jetzt wichtigere Aufgaben denn je im Interesse des ganzen deutschen Wirtschaftslebens zu erfüllen hat, kann eine solche Beiseiteschiebung seiner Rechte und eine Schädigung seiner Lebensinteressen nicht hinnehmen. Es kann es umso weniger, als in anderen Teilen des Reiches die Herstellung von Wasserstraßen, z. B. eines Main-Donau-Kanals, im Gange ist, die es auch aus anderen, jetzt im Vordergrund stehenden, sehr wichtigen Verkehrsbeziehungen, vor allem mit dem Südosten Europas, verdrängen und mit völligem Dahinsiechen bedrohen würde. Schlesien im besonderen, aus tiefen Wunden blutend, verstümmelt und der wertvollsten Teile beraubt, bedarf im gesamtvaterländischen Interesse jeder nur möglichen Unterstützung und kann auf Verkehrsverbesserungen, auf die es einen unbestreitbaren Rechtsanspruch hat, nie und nimmer verzichten.

Wir richten daher an alle zuständigen Stellen den dringenden Appell, in Gemäßheit der erlassenen Gesetze nunmehr den Bau des Ottmachauer Staubeckens und die Nachregulierung der Oder auf das schleunigste durchzuführen.

Oderbund. (gez.) **Dr. Trautmann.**
Schlesischer Provinzial-Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt.
(gez.) **Dr. Gothein. Dr. Freymark.**
Brandenburgischer Oder-Verein. (gez.) **Reiche.**
Pommerscher Binnenschiffahrtsverein.
(gez.) **Fabricius.**
Breslauer Schiffahrtsverein. (gez.) **Graetz.**
Magistrat Breslau.
(gez.) **Dr. Wagner. von Scholtz.**
Magistrat Frankfurt a. O. (gez.) **Dr. Trautmann.**
Magistrat Stettin.
(gez.) **Dr. Ackermann. Fabricius.**
Handelskammer Breslau. (gez.) **Dr. Grund.**
Handelskammer Frankfurt a. O. (gez.) **Vogel.**
Handelskammer Oppeln.
(gez.) i. A.: **v. Stoephasius.**
Vorsteheramt der Kaufmannschaft Stettin.
(gez.) **Dr. Manasse. Gribel. Lange.**

Etwaige Zuschriften werden an den Schlesischen Provinzialverein für Fluß- und Kanalschiffahrt, Breslau, Graupenstr. 15, erbeten.

Die Elbinger Haffrinne.

Bei der Besprechung über das sogenannte Ostpreußenprogramm im Mai d. Js. legte man die großen Kanal- und Schiffahrtsprojekte nach ihrem Wert und der Reihenfolge ihres Baues folgendermaßen fest:

Königsberger Hafen und Seerinne,
Masurenkanal,
Oberländischer Kanal,
Elbinger Haffrinne,

Mag auch durch das neue deutsch-polnische Abkommen, das den Zug- und Kanalschiffahrtsverkehr durch den polnischen Korridor nach Ostpreußen vertraglich festlegt, prinzipiell die Bedeutung Elbings als Hafenersatz für Danzig und als Ventil für Ostpreußens Südteil sowie für die westpreußischen Restkreise abgeschwächt sein — so liegt die Befürchtung doch nahe, daß bei dem bisher sehr einseitig gehandhabten Vertragsverhältnis Polen bei nächster Gelegenheit den Verkehr sperrt. Dies ist solange sehr wahrscheinlich, als Polen seine räuberischen Absichten auf Ostpreußen und die westpreußischen Restkreise nicht aufgibt.

Schon aus Gründen unbedingter Sicherung des Seeverbindungsweges Reich—Ostpreußen über den zweiten Provinzhafen Elbing müßte so bald als möglich der Zugangsweg dieses Platzes vom und zum Meere gebrauchsfähig gestaltet werden. Die politische Wirkung auf Polen wäre bedeutend. Es würde sich die Korridorsperre dann sehr überlegen.

Daß die Verkehrsverhältnisse Elbings an sich geregelt werden müssen, wenn der Oberländische Kanal ausgebaut und verlängert wird, versteht sich. Man sollte aber nicht erst darauf warten, denn auch ohne den modernisierten Kanal kommt Elbing nur als Hafenplatz eine selbständige Sonderbedeutung zu. Allein die gewaltigen Betriebe vom Umfang der Schichau-Werke rechtfertigen diese Forderung. Sie sind unter den gegenwärtigen verrotteten Verkehrsverhältnissen nicht in der Lage, sich so auf Friedensbetrieb, d. h. zumeist den Bau mittlerer Handelsschiffe umzustellen, wie es nötig und möglich wäre, wenn die Zugangswege normal wären. Die Gefahr der Abwanderung dieses Großunternehmens liegt nahe (nach Danzig — ins derzeitige Ausland!) — damit auch die Gefahr größerer Arbeitslosigkeit.

Derzeit liegen die Dinge in Elbing so:

Die Hafenrinne zeigt nur 3,20 m Tiefe. Bevor das Reich die Unterhaltung übernahm, d. h. solange der Elbinger Kaufmannschaft die Baggerung oblag, wurden 4 m M.W. gehalten. Baggerung erfolgte alle drei Jahre. Jahresverschlickung betrug durchschnittlich 0,20 m, seit Kanalisierung der Nogat (noch während des Krieges) bestimmt noch weniger (der Elbingstrom führt keine Schlickstoffe, er geht mit dem Wind).

Es ist keinesfalls mit 3,20 m Rinnentiefe auszukommen. Die mittleren Handelsschiffe, die man jetzt baut, brauchen mindestens 4 m M.W. Nicht einmal die alten Schiffstypen wie Elbing II, III, IV kommen glatt mehr durch. Immerzu hört man von Kollisionen und Festkommen auch solcher Dampfer. Die Folge davon ist eine Verlangsamung und Verteuerung des Betriebes (vorsichtiges Navigieren, Abschleppen, Gebühren dafür) und der Zwang, in Pillau Teile der Schiffsladung umzuleichtern. Die Nebenwirkung ist noch unerfreulicher: Transportreedereien im Reich (z. B. Stettin) weigern sich, überhaupt Frachten von und nach Elbing anzunehmen — und mit Recht, der Schichau-Werft aber gehen Bauaufträge für ausländische Reeder verloren. Selbst die leeren Neubauten kommen ja nicht übers Haff.

Noch schlimmer steht es mit der Haffrinne. Hier sind von 39 km Fahrstrecke bis Pillau nur 20 m gut, d. h. mit Tiefen von 4 m und mehr. Um so schlimmer steht es mit den restlichen 19 km.

Das Reich zögert seine Entscheidung in nicht ganz verständlicher Weise hinaus. In Elbinger Kreisen sieht man darin die alte grundsätzliche Taktik, einen Hafen — das stark geförderte Königsberg — durch künstliche Niederhaltung eines „Wettbewerbers" zu favorisieren. Unbefangenere Kreise suchen den Grund im Geldmangel des Reiches. Dies mag wohl eher zutreffen. Das Reich versteht sich jedenfalls nur zu Versuchsbaggerungen, von denen sich Elbing sehr wenig verspricht. Enttäuschung und Mißstimmung in städtischen Kreisen sind um so größer, als die Stadt nach dem Kriege einen Industrie- (Umschlag-) Hafen namentlich für den Verkehr mit Holz mit erheblichen Kosten in Erwartung größeren Verkehrs angelegt hat (der bei normalen Fahrtverhältnissen auch sicher eintreten würde).

In einer umfangreichen, überzeugend begründeten Denkschrift an das Reichsverkehrsministerium werden folgende Forderungen erhoben:

Die Haffrinne muß auf 100 m Breite offen gebaggert werden (nicht wie beim Königsberger Seekanal durch Ziehen von Leitdämmen). 4 m Tiefe müssen durchweg laufend gebaggert werden, endigend mit 5 m Tiefe. Genaue Bezeichnung des Fahrwassers durch Tonnen und Leuchtfeuer ist unerläßlich.

Beim Elbingfluß sind nötig: Verbreiterung der noch vorhandenen schmalen Stellen. Fortschreitende Tieferbaggerung, beginnend mit 4 m Wassertiefe, endigend mit 5 m Tiefe nach sechs Jahren.

Derzeit sitzt Elbing in einer Zwickmühle: Nicht nur, daß die Leichterkosten in Pillau erheblich sind und die Beförderungsgebühren auf der Bahn von Pillau nicht minder, lehnt die Bahnverwaltung mehrfach die Beförderung mit der Begründung ab, der Seeweg über Elbing stehe ja offen. Das nimmt sich wie grimmiger Spott aus.

Wandlung in irgendeiner Weise ist bald zu wünschen.

Hans Schoenfeld.

Die Spedition

Vorträge, gehalten im Sonderlehrgang für Spedition des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.

Die starke Zustimmung, die das Institut für Verkehrswissenschaft bei der Veranstaltung des Sonderlehrgangs für Spedition im Juli d. J. gefunden hat, veranlaßt nunmehr seine Leitung, den weitaus größten Teil der gehaltenen Vorträge im Druck zu veröffentlichen. Das Institut kommt hiermit dem zahlreich geäußerten Wunsch nach, auch den Personen und Firmen, die nicht in der Lage waren, den Kursus zu besuchen oder zu beschicken, die Möglichkeit zu bieten, von den Vorträgen Nutzen zu ziehen. Die Anlage des Werkes ist eine derartige, daß außer dem im Betrieb stehenden Spediteur jeder Verkehrsfachmann, gleich, welchen Gebietes, mit Vorteil zu dem Buch greifen wird. Insbesondere kann aber das Sammelwerk den trotz vereinzelter Erscheinungen immer noch bestehenden Mangel an einem tiefgründigen Werk über den Betrieb der Spedition beheben. Die Zusammenarbeit von ersten Theoretikern und von Praktikern, deren Namen im Verkehrsleben allgemein anerkannt dasteht, sichert dem Buch eine hervorragende Stellung.

Folgende Themen sollen zur Veröffentlichung gelangen:

I. Volkswirtschaftliche Grundlagen.
Verkehr und Weltwirtschaft
von Geh. Regierungsrat Universitätsprofessor Dr. Thieß, Köln;
Mitteleuropäische Großverkehrswege
von Dr. Napp-Zinn, Köln;

II. Die Spedition und verwandte Betriebszweige.
Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Speditionsgewerbes
von Syndikus Dr. Heider, Köln;
Der betriebswirtschaftliche Aufbau eines Speditionsunternehmens
von Privatdozent Direktor Dr. Esch, Köln;
Grundzüge der Preisbildung im Speditionsgewerbe
von Privatdozent Direktor Dr. Esch, Köln;
Die internationale Spedition
von H. Metzger i. Fa. Danzas & Co., G. m. b. H., Köln;
Die Organisation eines Möbeltransportgeschäftes
von H. Rosenberger i. Fa. A. Schäfer, Berlin;
Die Bahnspedition
von Syndikus Dr. Heider, Köln;
Das Lagergeschäft
von Privatdozent Direktor Dr. Esch, Köln;

III. Die Organisationen des Transportgewerbes.
Die Entwicklung der Organisationen des Speditionsgewerbes
von E. F. C. Soest i. Fa. A. Kinkel, G. m. b. H., Hagen i. W.;
Die Entwicklung und Bedeutung der Organisationen des Möbeltransportgewerbes
von W. Licht i. Fa. Wilh. Licht, Köln;

IV. Grundzüge der Güterbeförderung.
Die Güterbeförderung durch die Eisenbahn
von Oberregierungsrat Löhr, Eisenbahndirektion Köln;
Die Güterbeförderung durch die Schiffahrt
von Syndikus Dr. Heider, Köln;
Der öffentliche Kraftwagengüterverkehr
von Regierungsrat Spannuth, Verband der Kraftverkehrsgesellschaften Deutschlands, Braunschweig;

V. Verkehrsrecht.
Die Haftung für Kostbarkeiten
von Amtsgerichtsrat Dr. Senckpiehl, Werder a. d. Havel;
Die rechtliche Stellung des Bahnspediteurs
von Amtsgerichtsrat Dr. Senckpiehl, Werder a. d. Havel;

VI. (Schluß.) Die praktische und wissenschaftliche Ausbildung des zukünftigen Spediteurs, Möbeltransporteurs und Lagerhalters
von Privatdozent Direktor Dr. Esch, Köln.

Die Herausgabe des Sammelwerkes erfolgt im Selbstverlag des Instituts. Das Buch wird zu Anfang Oktober vorliegen und

bei solider Ausstattung, steif kartonniert, ungefähr 200 Mark kosten. Bei Bestellungen, die bis zum 10. September direkt beim Institut eingehen, gewährt das Institut einen Nachlaß von 10 Prozent auf den endgültigen Verkaufspreis. Mit Rücksicht auf die angesichts der Bedeutung des Buches zu gewärtigende Nachfrage erscheinen baldige Bestellungen am Platze, zumal nach der Zahl der Bestellungen die endgültige Höhe der Auflage festgesetzt wird.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

In der Ausstellung für Wasserstraßen- und Energiewirtschaft Nürnberg, die in der Zeit vom 15. August bis 1. Oktober im Luitpoldhain stattfindet, bringt, wie wir erfahren, die Abteilung für Wasserkräfte zunächst eine Einführung in das Wesen der Wasserkraftausnützung, die in ihrer bildhaften Darstellung jedem Laien verständlich sein wird. Dann wird die Wasserkraftwirtschaft Bayerns ausführlich behandelt. Man wird dabei nicht nur den Besitz Bayerns an Wasserkräften sowie deren Eigenschaften nachgewiesen finden, sondern auch ihre beabsichtigte Verwertung verfolgen können. Es wäre zu wünschen, wenn nicht nur Ingenieure, sondern auch alle Erwerbskreise sich an der Hand des authentischen Materials über die Bedeutung der Wasserkräfte unterrichten würden, über die immer wieder viel Unzutreffendes verbreitet wird.

Die Außenhandelsstelle für Schiffe, Berlin NW 40, Kronprinzenufer 19, teilt uns folgendes mit:

„Die Belgische Regierung hat bekanntgegeben, daß der Ankauf der in Belgien zurückgebliebenen und beschlagnahmten deutschen Schleppdampfer auch für Deutsche freigegeben ist. Von den belgischen Konsulaten werden Listen über diese Schiffe verausgabt.

Es handelt sich bei diesen Dampfern in der Hauptsache um insbesondere durch langjährige Liegezeit und mangelnde Konservierung fast völlig unbrauchbar gewordenes Material. Die wertvolleren evtl. brauchbaren Schiffe, fehlen in den Listen.

Eine Einfuhrgenehmigung für obengenannte Dampfer wird daher seitens der zuständigen Außenhandelsstelle für Schiffe nicht erteilt. Der Reichsbevollmächtigte."

Wasserumschlagstarife. In der Vorlage der Reichsbahn betr. „die organische Einarbeitung der letzten Zuschläge zu dem Güter- und Tiertarif" wird zur Frage der Wasserumschlagstarife u. a. ausgeführt:

Die Vorlage nimmt auf die Wünsche der Binnenschiffahrt (Abflachung der Staffel- und Umschlagtarife) insofern Rücksicht, als sowohl beim Ausnahmetarif für Kohlen wie auch bei den Klassen „D" und „E" Aenderungen vorgeschlagen werden, die auf eine Hinaufsetzung der Frachten auf weite Entfernungen hinauslaufen.

Im übrigen haben die Verhandlungen gezeigt, daß die gewünschten Ausgleichstarife ganz erheblichen Bedenken unterliegen. Insbesondere würden sich, wenn der beantragte Ausgleichstarif für Kohlen eingeführt würde, Rückwirkungen ergeben, die in ihrer Tragweite außerordentlich weit gehen, und in keinem Verhältnis stehen zu dem Nutzen, den die Schiffahrt von der Gewährung dieses Tarifes erwartet. Auch das Bedürfnis für diesen Tarif erscheint noch nicht hinreichend dargetan. Jedenfalls spricht die bisherige Entwicklung des Verkehrs nicht für die Annahme, daß die Schiffahrt ohne einen solchen Tarif nicht weiter bestehen könnte.

Ob es notwendig und angängig sein würde, für andere Güter Umschlagstarife einzuführen, wie sie besonders von den Interessenten der Elbe gefordert werden, wird zurzeit noch geprüft. Für die Oderschiffahrt ist eine nicht wesentliche Erleichterung dadurch eingetreten, daß der Ausnahmetarif 7 c für Eisenerze von Danzig, Stettin usw. nach Oberschlesien beseitigt worden ist. Dadurch ist ein alter Wunsch der Oderschiffahrt erfüllt worden.

Außer auf die bereits erwähnte Erhöhung der Eisenbahnfrachten ist auch darauf hinzuweisen, daß die Wasserverhältnisse auf den deutschen Wasserstraßen in diesem Jahre ungleich besser sind als im Jahre 1921. Die weitere Entwicklung wird von der Reichsbahnverwaltung mit Aufmerksamkeit verfolgt werden.

Speziell zum Kohlentarif wird ausgeführt:

Das Frachtverhältnis des direkten Eisenbahnweges und des vereinigten Eisenbahn- und Wasserweges wird durch die vorgeschlagene Staffel zu Gunsten der Binnenschiffahrt verschoben. Den Wünschen der Binnenschiffahrt, für die Ablaufstrecke besondere ermäßigte Tarife zu schaffen, ein Streben, das übrigens verschiedene und wichtige Wirtschaftskreise stark bekämpfen, wird nach dem Ergebnis der bisherigen Untersuchungen für die Kohle zurzeit nicht Rechnung getragen werden können. Immerhin ist die vorgeschlagene Staffel geeignet, die Wettbewerbsfähigkeit der oberrheinischen und Mainhäfen zu erweitern.

Schiffbau.

Von der Werft Gebr. Wiemann, Brandenburg (Havel) wurde für die Firma M. Burmester in Lauenburg a. Elbe in den letzten Tagen der Schrauben-Schleppdampfer „Nikolaus Burmester" zur Ablieferung gebracht. Das für die Fahrt Hamburg—Berlin bestimmte Schiff ist 31 m lang, 6,2 m breit und hat eine dreifach Expansions-Maschine von 250 PS.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Ein neuer Rheinhafen bei Kleinhüningen. In den letzten Tagen liefen in den festlich geschmückten neuen Basler Rheinhafen bei Kleinhüningen unter dem Salut von Böllerschüssen und dem Jubel der Bevölkerung die beiden ersten Schleppzüge ein. Der erste Schleppzug brachte Union-Briketts der Vereinigung Rheinischer Braunkohlen-Brikettwerke Köln, die von der Schweizerischen Brikett-Import-A.-G. als Wintervorrat in Basel gelagert werden. Aus Anlaß der Hafeneröffnung waren in dem Hafen erschienen als Vertreter der Basler Behörden: die Regierungsräte Brenner, Niederhauser und Hauser, ferner der Betriebschef Reinhard von den Bundesbahnen, Direktor Hänggi von der Zolldirektion, der Präsident des Vereins für Schiffahrt auf dem Oberrhein, W. Stauffacher, der Direktor Groschupf von der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft und von der Vereinigung Rheinischer Braunkohlenbrikettwerke der Generaldirektor Dr. Kruse (Köln) und der Direktor Bohle (Mannheim). Nach einer Fahrt durch das weite Hafenbecken wurden sie von dem Vorsteher des Basler Rheinschiffahrtsamtes Regierungsrat Miescher und dem Hafenverwalter Handschin empfangen. Für die Rheinschiffahrt, insbesondere für die Kohlenversorgung der Schweiz auf dem Wasserweg, ist dieser neue Hafen, der zwar erst im Ausbau begriffen ist, von sehr großer Bedeutung. (Kölnische Volkszeitung.)

Einnahmen und Ausgaben der Dortmund-Ems-Kanal-Verwaltung im Jahre 1921. Die Einnahmen und Ausgaben des Dortmund-Ems-Kanals haben entsprechend der Zunahme des Güterverkehrs und Umschlags eine ständige Zunahme erfahren. Im Jahre 1900 stellte sich beispielsweise der Gesamtgüterumschlag über den Kanal auf 441 615 To. und die Einnahmen an Kanalabgaben usw. auf 95 305 M. und die Ausgaben auf 724 532 M., 1910 betrugen bei einem Umschlag von 3 162 675 To. die Einnahmen 648 827 M. und die Ausgaben 1 039 517 M., und im Vorjahre 1920 stellten sich bei 1 847 214 To. Umschlag die Einnahmen auf 2 783 932 M. und die Ausgaben auf 6 820 634 M. Die fortschreitende Geldentwertung nach dem Kriege tritt auch in den Einnahmen und Ausgaben der Kanalverwaltung in Erscheinung. Das Jahr 1921 brachte einen Güterumschlag von 2 410 736 To. oder 563 522 To. mehr und eine Einnahme an Kanalabgaben usw. von nur 2 473 824 M. oder 310 108 M. weniger und dagegen eine Ausgabe von 14 473 592 M. oder 7 652 958 M. mehr als das Jahr 1920. Unter den Einnahmeposten ergaben die Kanalabgaben 2 272 447 M. gegen 1 282 611 M. im Vorjahre. Die Mehreinnahme von 989 836 M. ist wohl zum größten Teil auf die Erhöhung der Kanalabgaben im Laufe des Jahres zurückzuführen. Die bedeutende Steigerung der Gesamtausgaben ist meist eine Folge der gestiegenen sächlichen Ausgaben durch die fortschreitende Geldentwertung, sie stellten sich auf 12 707 084 M. (6 194 185 M. i. V.) gegenüber den persönlichen Ausgaben von 1 766 508 M. (626 449 M.). Der Emdener Hafen erbrachte 1921 an Hafengeldern 2 734 649 M. gegen 788 064 M. im Vorjahre 1920 und an Mieten ca. 436 214 (202 517) M. oder eine Gesamteinnahme von 3 173 863 M. gegen 990 581 M. im Vorjahre 1920. Infolge der weiteren Geldentwertung und der damit zusammenhängenden Erhöhung der Kanalabgaben dürften sich sowohl die geldlichen Verhältnisse des Dortmund-Ems-Kanals als auch des Emdener Hafens (Endhafen des Dortmund-Ems-Kanals) im laufenden Jahre wesentlich ändern und in Einnahme und Ausgabe bedeutend höhere Zahlen ergeben. Der Zuschuß zu den Kosten des Dortmund-Ems-Kanals wird dementsprechend auch eine nicht unwesentliche Zunahme erfahren.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser. Die Lage im Gebiete der Ruhrkohlenzechen ist durchweg als normal zu bezeichnen. Die Kohlenverfrachtung über die Kanäle in östlicher Richtung ist infolge der Auswirkungen des holländischen Schifferstreiks befriedigend. Die Zuteilung der Zechen-

häfen und das Abschleppen der Kähne erfolgt prompt. Die Ansammlung von Leerraum in einzelnen Häfen und der Schleuse 7 hat nachgelassen und ist als beseitigt anzusehen. Ob der gegenwärtig bessere Kohlenversand nach Osten lange anhält, dürfte fraglich erscheinen. Die Eisenbahn stellt die geforderten leeren Wagen der Zechen in Höhe von täglich 20—21 000 und mehr restlos, ein Teil der mit der Eisenbahn verfrachteten Kohlen ist für Holland bestimmt; er ging früher über den Wasserweg dorthin. Wie verlautet, soll Aussicht vorhanden sein, daß in der Kohlenförderung der Ruhrzechen eine Besserung eintritt. Nach der Regelung der neuen Bergarbeiterlöhne sollen die Verbände geneigt sein, in neue Verhandlungen wegen der Ueberschichtenfrage einzutreten. Durch die Einlegung von wöchentlich 4 Ueberstunden würde die bessere Versorgung der gewerblichen Betriebe mit Ruhrkohle möglich sein. Der Kanalschifffahrt würden dann auch ständig mehr Kohlen als bisher für die Verfrachtung in östlicher Richtung vom Rhein-Herne-Kanal zugewiesen werden können.

Die Gütereinfuhr in die Umschlagshäfen des Industriebezirks war in der Berichtswoche von Emden aus mäßig. Es macht sich bei der Güterausfuhr von See über die Kanäle die Nachwirkung des Seemaschinistenstreiks noch stark bemerkbar. So liegen in Emden noch etwa 20—25 mit Kohlen beladene Kanalkähne, die erst nach Entlöschung auf die noch langsam eingehenden Seedampfer Eisenerze für den Industriebezirk übernehmen können. Die Umschlagsbetriebe in den Häfen des Industriegebiets waren daher zum Teil nicht voll beschäftigt; auch der Verkehr auf den Häfen und Kleinbahnen war infolge des geringeren Wasserumschlags zurückgegangen.

In Emden sind in der Berichtswoche große Transporte schwedischer Eisenerze eingetroffen, die nach der Entladung der noch beladen im Hafen liegenden Kohlenkähne zum größten Teil wasserseitig übernommen werden können. Es steht deshalb zu erwarten, daß in der nächsten Zeit der Verkehr von See zum Industriebezirk wieder besser und seinen normalen Stand erreichen wird. Die Güterzufuhr von der Weser und aus hannoverschen Häfen zum Westen bewegt sich in mäßigen Grenzen. Die Hafenverwaltungen erhöhen meist ab 1. September infolge der fortschreitenden Geldentwertung die Tarife.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund . . .	30 (33)	39 (49)	69 (82)	18 (20)	1 (2)
Hamm i. W. . .	12 (10)	14 (15)	26 (25)	11 (10)	2 (0)
Münster i. W. . .	17 (8)	15 (7)	32 (15)	15 (8)	1 (1)
Wanne-West: Kohlenumschlag				33720	(31756) t
Ost: Umschlag auf Schiff				2618	(400) t
Umschlag von Schiff				2618	(400) t
Zufuhr von Eisenbahn				2017	(1847) t
Abfuhr zur Eisenbahn				3870	(4727) t
Unser Fritz: Kohlen- und Koksumschlag . . .				6698	(7219) t
Hafen Nordstern: Kohlenumschlag				7430	(6335) t

Schleuse Münster:

Südl. Richt.: 44 (42) Schleppzüge mit 88 (76) beladenen Kähnen mit 44131 (39011) t. Nördl. östl. Richt.: 49 (52) Schleppzüge mit 155 (151) beladenen Kähnen mit 77598 (74541) t.

Dortmund, 25. August. Verkehr und Umschlag ließen in der Berichtswoche zu wünschen übrig. Die Einfuhr an Eisenerz usw. ist gegenüber der Vorwoche noch etwas zurückgegangen. Der Grund ist nicht in der geringen Erzzufuhr in Emden zu suchen, sondern in dem Mangel an leeren Kähnen zur Erzübernahme an der Nordsee. Hervorgerufen wird der Kahnraummangel durch das verzögerte Eintreffen von Seedampfern — eine Auswirkung des Seemaschinistenstreiks —, wodurch die beladenen Kohlenkähne nicht schnell genug geleert werden können. Man erwartet, daß in der nächsten Zeit eine Besserung eintritt und der Versand an Erz nach hier in normaler Weise wieder erfolgt. Infolge der geringen Erzankunft konnten die Umschlagsbetriebe nicht immer voll beschäftigt werden; aus demselben Grunde ist der Verkehr auf der Hafen- und Kleinbahn zurückgegangen. Die Güterausfuhr war in der Berichtswoche auch gering. Es verkehrten hier insgesamt 69 (82) Schiffe, von denen 30 (33) ein- und 39 (49) ausgelaufen sind. Die eingegangenen Schleppzüge brachten 18 (20) beladene Kähne mit Erz usw. Ausgelaufen sind in derselben Zeit 1 (2) beladenes Schiff sowie 29 (36) leere Kähne und 9 (11) Schleppdampfer.

Im verflossenen Monat Juli verkehrten in den Häfen 518 (372) Schiffe, von denen 244 (174) ein-, und 274 (198) ausgelaufen sind. Die 174 beladen eingegangenen Schiffe brachten 98690 (78847) To. Güter, so daß sich einschließlich 3553 (5940) Tonnen Ausfuhr der Gesamt-Güterumschlag auf 97243 (84787) Tonnen stellt. Der Mehrumschlag gegen das Vorjahr beträgt 8903 To. oder rund 10,5 Prozent. Die Gütereinfuhr zeigt gegen 1921 eine Zunahme, während die Ausfuhr zurückgeblieben ist.

Hamm i. W., 25. August. In der Berichtswoche sind 11 (10) Schiffe mit zusammen 6818 (5480 To. Steinkohlen und Stahlknüppel und ein Leer-Schiff angekommen. Abgeschleppt sind 12 (15) leere Kähne und 2 (0) Kähne mit zusammen 1075 To. Zement. Umgeschlagen wurden vom Wasser insgesamt 7100 (5368) To. Steinkohlen und Stahlknüppel. Zum Wasser gingen 700 (375) To. Zement und 445 To. Steinkohlen. — Im Monat Juli sind 26 Schiffe mit 14583 To. Steinkohlen, 16 Schiffe mit 5112 To. Weizen, 1 Schiff mit 350 To. Weizen und 67 To. Zucker, 5 Schiffe mit 3511 To. Walzdraht und Eisenknüppel, 1 Schiff mit 772 To. Kies und 1 leeres Schiff oder zusammen 50 (32) Schiffe mit 24395 (14420) To. Güter angekommen. Abgeschleppt wurden 41 (37) leere Kähne, 3 Kähne mit 1640 To. Zement, 1 Kahn mit 200 To. Weizen und 67 To. Zucker, 2 Kähne mit 393 To. Eichenstammholz, 1 Kahn mit 99 To. Eisenkonstruktionen und 1 Kahn mit 100 To. Hafer oder zusammen 41 (37) leere und 8 (0) beladene Schiffe mit 2499 (0) To. Güter.

Münster i. W., 25. August. In der letzten Berichtswoche hat sich der Verkehr nach Münster etwas gebessert. Es liefen insgesamt 15 Schiffe ein, die folgende Lademengen anbrachten: 2412 To. Kohlen, 5500 To. Koks, 584 To. Weizen, 55 To. Persil, 47 To. Steine, 151 To. Steinsalz. Gesamtladung: 3749 To., außerdem liefen zwei leere Schiffe in den Hafen ein. Der Ausgang bestand in 14 leeren und 1 mit 250 To. Zement beladenen Kahn. Die Umschlagsvorrichtungen, besonders die Kräne waren infolge der regeren Zufuhr von Kohlen besser als bisher beschäftigt. — Schleuse Münster, zu Berg: 44 Schleppzüge mit 45 leeren und 88 beladenen Kähnen, Gesamtladung 44131 To., zu Tal: 49 Schleppzüge mit 4 leeren und 155 beladenen Kähnen, Gesamtladung 77598 To.

Herne, 25. August. Der lebhafte Verkehr nach dem Osten hielt auch in der vergangenen Woche noch an, so daß eine Ansammlung von leeren Kähnen an Schleuse 7 nicht stattfand. Vom 15. bis 16. 8. war die eine Schleuse außer Betrieb, dadurch entstand im Schleusenverkehr eine Stockung, welche aber bald wieder behoben war. Der Schleppbetrieb ließ gegen Ende der Woche zu wünschen übrig, es warteten einige Kähne über 24 Stunden auf Abschleppen.

Wanne i. W., 25. August. Der Kahnvorrat geht allmählich zurück. Für die nächsten Wochen ist mit einer besseren Zufuhr nicht zu rechnen. An einigen Tagen der Woche war auch die Gestellung der Reichsbahnwagen nicht in dem erforderlichen Umfange erfolgt, worunter die Erzabfuhr im Osthafen leiden mußte. Der Umschlag im Westhafen betrug 33720 (31756) To. Im Osthafen wurden 2618 (400) To. gelöscht. Die Zufuhr von der Reichseisenbahn brachte 2017 (1847) To.; die Abfuhr betrug 3870 (4727) To.

Hafen Unser Fritz, 25. August. In der Berichtswoche wurden 6698 (7219) To. Kohlen und 177 To. Koks umgeschlagen.

Hafen Nordstern, 25. August. Der Hafenumschlag betrug in der Berichtswoche 7430 (6335) To.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Hannover, 25. August. Der Ein- und Ausgang an Kahnraum in der Berichtswoche stellte sich für die hannoverschen Häfen wie folgt: Eingang 39 Kähne mit 20015 To. Ladung, Ausgang 31 Kähne mit 7027 To. Ladung, darunter 17 leere.

Emden, 25. August. In der Berichtswoche kamen hier ca. 51000 To. Eisenerze von Skandinavien, 22000 englische Kohlen und ca. 2500 To. Getreide von der Ostsee an. In der Vorwoche reichte der verfügbare Kahnraum bei weitem nicht aus, die ankommenden Seedampfer wasserseitig abzugeben und mußten daher auch in dieser Woche ein größerer Teil auf Waggons verladen werden. Die Ausfuhr belief sich auf ca. 6000 To. Kohlen und ca. 1600 To. Eisen.

d) Elbe und Saale.

Aus den Nachrichtenblättern des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt e. V.

Das Fahrwasser der Oberelbe. Bei dem schlechten Wasserstande haben wir in diesem Jahre schon wiederholt Veranlassung gehabt, wegen notwendig werdender Baggerungen an die Wasserbauämter Lauenburg, Hitzacker und Wittenberge zu schreiben. Unserem Ersuchen um beschleunigte Hilfe ist in dankenswerter Weise stets sofort entsprochen worden.

In Veranlassung eines im Zusammenhang hiermit eingegangenen Schreibens des Wasserbauamtes Lauenburg hat auf unsere Einladung am 17. Juli eine Sitzung der Tauchtiefenkommission, der Elbe-Schiffahrts-Vereinigung von 1916 und der Elbe-Havel-Schleppvereinigung stattgefunden. Die Versammlung hat sich einstimmig bereit erklärt, für die Dauer des diesjährigen Niedrigwassers ihre Sonderinteressen hinter das In-

teresse der Gesamtschiffahrt, des Handels und aller an einem ungestörten Elbeschiffahrtsverkehr Beteiligten zurückzustellen und sich für die Dauer des Niedrigwassers allen Maßnahmen zu unterwerfen, die zur Durchführung eines ungestörten Verkehrs im Wege freier Vereinbarung oder im Einvernehmen mit der Schiffahrt von Behörden getroffen werden. Für die zu treffenden Maßnahmen sind folgende Vorschläge gemacht:

1. Nach den bestehenden Vereinbarungen der Tauchtiefenkonvention sind die von der Tauchtiefenkommission jeweilig herausgegebenen Tauchtiefen von der Bergschiffahrt streng einzuhalten. Seitenraddampfer, Hinterraddampfer, Schraubeneil- und Schleppdampfer dürfen 10 cm tiefer tauchen.

2. Während der Dauer des Pegelstandes unter 0 des Dönitzer Pegels sind die Führer aller Dampfer verpflichtet, sich am Tage ihrer Abfahrt in Hamburg von der Tauchtiefenkommission (zwischen 11½ und 12½ im Levantehaus, Mitglieder der Kommission sind die Herren Rode, Teege, Benz und Meyn) einen Zulassungsschein zum Abschleppen oder zur Abfahrt zu holen.

3. Die Schleppzüge werden für die unter 2 bezeichnete Zeit auf eine Höchstlänge von 500 m beschränkt.

4. Ständige Kontrolle durch die Strommeister des Wasserbauamts Lauenburg nach näherer Vereinbarung mit dem Wasserbauamt Lauenburg durch eine zu dem Zweck gewählte, aus den Herren Rode, Teege und Meyn bestehende Kommission.

5. Verbot der Weiterfahrt und Stillegung aller Dampfer und Kähne im Stromgebiet des Wasserbauamtes Lauenburg, soweit sie den vorstehenden Bestimmungen nicht entsprechen.

6. Verbot für Kies- und andere aus dem Elbe-Trave-Kanal kommenden Kähne mit größerem als in Hamburg zugelassenen Tiefgang, aus den Schleusen auszutreten. Entsprechende Bevollmächtigung der Schleusenwärter in Lauenburg.

7. Möglichst frühzeitige und ausreichende Baggerungen an den schlechten Uebergängen.

8. Genauere Bezeichnung der Fahrrinne.

9. Ersuchen an das Reichsverkehrsministerium durch die Elbstrombauverwaltung Magdeburg, die bestehenden Verordnungen im Sinne vorstehender Vorschläge zu ergänzen und Vorschriften zu 7. und 8. zu erlassen. Das Ersuchen ist der Handelskammer Hamburg mit der Bitte um Weitergabe, Unterstützung und beschleunigte Durchführung zu unterbreiten.

Einführung eines Hafengeldes für Oberländerkähne in Hamburg. Von der Handelskammer geht uns ein Bericht des Hafenkapitäns mit einer Stellungnahme des Marinedirektors über die Einführung von Hafengebühren für Oberländerkähne und Schleppdampfer im Hamburger Hafen zur Aeußerung zu. Der Hafenkapitän hatte eine Abgabe von 0,17 M. pro Tonne und Monat, der Marinedirektor eine solche von 0,10 M. pro Tonne und Monat vorgeschlagen. Wir haben in unserer Stellungnahme darauf hingewiesen, daß wir, wie früher so auch jetzt, grundsätzliche Gegner einer Hafenabgabe für Oberländer Fahrzeuge sind. Wir haben auch jetzt wieder darauf hingewiesen, daß es im allgemeinen Interesse des Hamburger Handels liegt, wenn die Binnenschiffahrt von Hafenabgaben freigehalten wird. Hamburg hat ein Interesse daran, hauptsächlich während des Winters einen möglichst großen Kahnraum in seinem Hafen versammelt zu sehen, damit die zur See eingehenden Massengüter von der Binnenschiffahrt aufgenommen werden können und kostspielige, vorübergehende Landlagerung erspart bleibt. Aus diesen Gründen hat sich auch der Handel bisher immer gegen die Einführung von Hafenabgaben für Binnenfahrzeuge ausgesprochen. Wir haben weiter darauf hingewiesen, daß es u. E. falsch ist, wenn der Staat, wie dies in der letzten Zeit vielfach geschieht, für jede Ausgabe entsprechende Steuereinnahmen an derselben Stelle ziehen will. Gerade bei den der Förderung des Verkehrs dienenden Ausgaben sollte dieser Gesichtspunkt nicht in den Vordergrund gerückt werden, denn sie kommen letzten Endes der Allgemeinheit zugute und finden ihr Equivalent in einer Steigerung des allgemeinen Steuereinkommens. Für den Fall, daß der Staat trotzdem angesichts der jetzigen Finanzlage auf die Erhebung von Hafenabgaben von der Binnenschiffahrt nicht verzichten zu können glaubt, haben wir die Handelskammer dringend gebeten, mit allem Nachdruck dafür einzutreten, daß die Abgabe keinesfalls höher als 0,10 M. pro Tonne und Monat bemessen wird. Der von dem Hafenkapitän vorgeschlagene Satz von 0,17 pro Tonne und Monat ist bei weitem zu hoch. Schließlich haben wir uns noch gegen einen weiteren Vorschlag des Hafenkapitäns gewandt, von den im hiesigen Schiffsregister eingetragenen Hafenschleppern und Barkassen eine Abgabe zu erheben, weil dadurch die Hamburger Fahrzeuge gegenüber den Altonaern und Harburgern benachteiligt werden würden. Wir haben bei der Gelegenheit auch wieder darauf hingewiesen, daß die Bugsierdampfer der Flußschiffahrtsgesellschaften u. E. zu Unrecht zu den Gebühren für die Benutzung der öffentlichen Landungsanlagen herangezogen werden, obwohl sie nur gelegentlich einmal einzelne Personen befördern.

Bemannung der Fahrzeuge auf dem Elbe-Travekanal. Zu einer Anregung des Schifferbetriebsverbandes für das Stromgebiet der Elbe, für den Elbe-Travekanal keine schärferen Bestimmungen für die Bemannung der Fahrzeuge zu erlassen als für das Stromgebiet der Elbe, haben wir uns zustimmig erklärt.

Entwurf eines tschechoslowakischen Binnenschiffahrtsgesetzes. Der Entwurf des tschechoslowakischen Binnenschiffahrtsgesetzes lehnt sich weitgehend an das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz an, jedoch fehlen Bestimmungen über das eigentliche Frachtrecht. In dieser Beziehung läßt der Entwurf der Vereinbarung des Absenders und Frachtführers freie Hand. Die Schiffahrtsgesellschaften können ihre Frachtbedingungen dauernd von vornherein festlegen. Gegen diesen Entwurf ist vor allem von den Donauinteressenten Widerspruch erhoben worden, die das Donauschiffahrtsrecht durch Vertrag mit den anderen Uferstaaten geregelt wissen wollen.

e) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.

für die Woche vom 19. bis 25. August 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten in Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	290,—	284,—	—	370,—	364,—	420,—	414,—	—
b) Unterspree	311,—	—	—	391,—	—	441,—	—	—
2. Rohzucker in Säcken	—	289,—	443,—	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer Beladung unter		1,40 m
20 %	„	„	„	1,30 „
30 %	„	„	„	1,20 „
40 %	„	„	„	1,10 „
50 %	„	„	„	1,00 „

Die zahlreichen Niederschläge in der abgelaufenen Woche vermochten die gewünschte durchgängige Aufbesserung des Oderwasserstandes nicht herbeizuführen.

In den oberen Häfen wurden gegen 27 000 t Kohle verkippt und 9000 t Erze gekrant.

In Stettin sind weitere Erzmengen auf den Wasserweg übergegangen. Das Berggeschäft von Hamburg nach Schlesien ist noch immer schwach.

Wasserstände:

Ratibor	am 19. 8. 22 = 1,15 m	am 25. 8. 22 = 1,42 m
Ransern	„ 19. 8. 22 = 2,13 m	„ 25. 8. 22 = 1,94 m
Wartha	„ 19. 8. 22 = —0,10 m	„ 24. 8. 22 = +0,02 m

f) Ausland.

Die Schweiz und die Hebung des Genferseespiegels. Bekanntlich verlangt Frankreich, um zur Erhöhung der Kraftausnutzung eine konstantere Wasserhaltung in der Rhone zu erhalten, die Erhöhung des Genferseespiegels, so daß die Rhone bei ihrem Austritt aus der Schweiz, eine Wassermenge von 200 cbm per Sekunde erhält, während die durchschnittliche Menge heute nur 150 Sekunden-cbm beträgt. Vor etwa dreißig Jahren hatte Frankreich erklärt, daß es kein Interesse habe an der Niveaufrage am Genfersee und daß es die Regelung dieser Frage den interessierten schweizerischen Uferkantonen überlasse. So kam das heute noch in Kraft stehende Konkordat zustande. Heute aber, wo Frankreich sich endlich zur Ausnützung der Rhonewasserkräfte entschlossen hat und dies Projekt nur verwirklichen kann, wenn eine konstantere Wasserführung ermöglicht wird, liegt ihm außerordentlich viel an der Regulierung des Genferseespiegels. Zuerst verlangte es eine Seespiegelerhöhung um 80 cm, was aber nach Aussagen von Fachleuten nicht möglich ist, und später begnügte es sich mit einer Erhöhung von 40 cm, d. h. mit einer Erhöhung der Niederwasserstände um 20 cm und einer Reduktion der Höchstwasserstände um ebensoviel, d. h. mit einer Erhöhung der Amplitude von 60 cm auf 100 cm. Welche gewaltige Wassermenge durch eine solche Regulierung aufgespeichert wird, ergibt sich aus der Seeoberfläche von 582 Quadratkilometer. Bei

einer Wasserspiegelerhöhung um nur 10 cm beträgt die Mehrmenge Wasser 58 000 000 Kubikmeter.

Von den drei schweizerischen Uferkantonen hat bis jetzt einzig der Kanton Waadt der Seespiegelerhöhung um 40 cm zugestimmt, was um so begreiflicher ist, als dieser Kanton durch die Nachteile der Seespiegelerhöhung am allerwenigsten betroffen wird. Anders aber steht es im Kanton Wallis, wo sich bisher nur die dem „Rhein-Rhone-Schiffahrtsverband" in Genf nahestehenden Kreise zum Teil für die geforderte Regulierung ausgesprochen haben, noch nicht aber die Regierung und die zahlreichen Land- und Kraftwerksinteressenten. Durch die Walliser Presse ging dieser Tage ein Artikel, in welchem schwere Bedenken gegen die Erhöhung des Genferseespiegels ausgesprochen wurden und in welchem ganz gewichtige Gründe angeführt wurden für die Erhaltung des heutigen Zustandes. Man weiß sich in Frankreich den Anschein zu geben, als ob man der Schweiz mit der Ermöglichung der Rhoneschiffahrt von Genf nach Lyon ein großes Geschenk mache, und auf diesen Standpunkt hat sich auch vor Jahresfrist Millerand gestellt, als er beim Besuch der Rhonegegend der schweizerischen Delegation des „Comitée franco-Suisse" empfahl, zuerst in der Schweiz für eine Lösung der Seespiegelfrage zu sorgen und damit an Frankreich zu gelangen. Man muß sich allerdings über solche Zumutungen nicht wundern, wenn man erfährt, daß die Genfer Binnenschiffahrtskreise diplomatisch äußerst ungeschickt operieren, indem sie immer und immer wieder auf die immense Bedeutung der Rhoneschiffahrt für die Schweiz hinweisen, so daß in Frankreich ganz von selbst der Eindruck entsteht, daß man mit der Schiffbarmachung der Rhone eigentlich die Interessen der Schweiz vertrete. Eine gewisse Bedeutung hat ja die Rhoneschiffahrt für die Schweiz schon, nämlich als zweites Geleise zur Rheinschiffahrt, aber allzu hoch darf ihre Bedeutung nicht eingeschätzt werden, weil die Rhone keine internationalisierte Wasserstraße ist und man in der Schweiz nur allzu gut weiß, daß die größten Feinde der Schiffbarmachung der Rhone in Frankreich zu suchen sind und gerade deshalb eine gesicherte rationelle Schiffahrt auf der Rhone stets gefährdet sein wird.

In einem Bericht von Jean Fornallaz, dem Präsidenten der waadtländischen Sektion des Rhein-Rhone-Schiffahrtsverbandes, wird bedenkenlos darauf hingewiesen, daß aus der Erhöhung des Genferseespiegels die Schweiz etwa 3 364 000 Kilowatt ziehen werde und Frankreich deren 15 776 000, was für die Schweiz eine Ersparung von 330 Waggons Kohlen bedeuten würde und für Frankreich eine solche von 1500 Waggons. Frankreich zieht also aus der Erhöhung des Genferseespiegels, soweit die Kraftbeschaffung in Frage kommt, 5mal mehr Vorteile als die Schweiz, die erst noch die gewaltigen Nachteile der Seespiegelerhöhung auf sich nehmen muß. Ob diese Opfer, für welche die Schweiz das Recht für Schiffahrt auf der Rhone erhalten soll, wofür sie die Schiffahrtseinrichtung wohl auch noch selber wird bezahlen müssen, rechtfertigen und im nationalen Interesse stehen, ist sehr fraglich. Bedenkt man aber noch, daß dem Kanton Wallis, der bei einem rationellen Ausbau von Stauseen über eine Million Pferdekräfte verfügt, die Möglichkeit der Ausfuhr von elektrischer Energie nach Frankreich unterbunden wird, und daß die Exportverunmöglichung gerade durch die Erhöhung des Genferseespiegels geschaffen wird, dann wird man begreifen, daß der Kanton Wallis und auch der in gleicher Lage befindliche Gebirgskanton Freiburg sich nicht sonderlich für die von Frankreich geforderte Erhöhung des Seespiegels begeistern werden. Wo sollen sonst die Walliser und Freiburger mit ihrem in Wasserkräften liegenden inneren Reichtum hin, wenn nicht nach dem Ausland. Im Grunde genommen ist also die Schiffbarmachung der Rhone nur in beschränktem Sinne ein Geschenk Frankreichs an die Schweiz, während anderseits die Erhöhung des Genferseespiegels für die Schweiz ein bedeutendes Opfer darstellt, das Frankreich ermöglicht, die elektrische Energie, die es von der Schweiz beziehen müßte, zu billigem Preise im Lande selbst zu produzieren. Für große Gegenden der Schweiz, die absolut kein Interesse an der Rhoneschiffahrt haben, bedeutet aber die Erhöhung des Genferseespiegels einen entgangenen Gewinn in unberechenbarem Betrage, ganz abgesehen von dem gewaltigen Schaden, der durch den Stau der Rhone im Kanton Wallis verursacht werden wird. Soll die Schweiz eine derartige Schädigung ihrer Interessen und eine Verunmöglichkeit der Verwertung ihrer nationalen Reichtümer für das höchst problematische Geschenk der Rhoneschiffahrt austauschen? Das ist die Frage und es wird sich zeigen, ob man in den interessierten Gegenden gewillt ist, das Opfer auf sich zu nehmen. Es mutet nachgerade höchst eigentümlich an, daß Frankreich, eines der an Wasserkräften reichsten Länder der Erde, sowohl am Rhein wie auch an der Rhone zur Verbesserung seiner Kraftbeschaffung die Wasserhaltung schweizerischer Gewässer beeinflussen will. Diese Bestrebungen haben kein anderes Ziel als die Befriedigung wirtschaftlicher Expansionslust und man wird in der Schweiz gut tun, dies bei Entschließungen in der Rhein- oder Rhonefrage nicht zu unterschätzen.

V. K.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		6. 8. cm	7. 8. cm	8. 8. cm	9. 8. cm	10. 8. cm	11. 8. cm	12. 8. cm	13. 8. cm	14. 8. cm	15. 8. cm	16. 8. cm	17. 8. cm	18. 8. cm	19. 8. cm	20. 8. cm	cm
Memel	Tilsit	298	277	250	213	206	—	202	196	192	189	188	190	194	195	193	—
Pregel	Insterburg	—12	—5	—11	—13	—13	—10	—11	13	18	—20	—22	—25	—18	—24	—30	—
Weichsel	Thorn	164	157	145	144	142	147	134	—	130	116	105	96	85	78	—	—
Oder	Ratibor	102	104	102	98	95	94	95	97	98	95	95	102	130	115	139	—
„	Breslau	—65	—56	—64	—70	—65	—72	—68	—70	—70	—64	—72	—72	—60	—70	—64	—
„	Krossen	102	97	93	87	79	75	74	76	73	73	73	74	73	73	73	—
„	Frankfurt	98	96	92	86	79	75	73	73	73	72	75	74	73	72	78	—
Warthe	Landsberg	92	92	92	94	91	89	89	85	78	76	79	81	76	75	75	—
Netze	Vordamm	112	114	114	110	96	104	102	100	96	91	94	96	94	88	84	—
Elbe	Dresden	-150	-148	-149	-149	-157	-154	-141	-136	-146	-157	-162	-132	—85	—66	—72	—
„	Barby	57	52	57	68	70	69	68	68	72	78	86	83	92	157	174	—
„	Magdeburg	52	45	53	55	62	61	58	57	56	63	66	70	68	98	125	—
„	Wittenberge	82	81	83	82	83	87	91	91	89	88	89	95	79	99	139	—
Saale	Grochlitz	62	66	64	64	64	70	70	68	74	70	80	154	234	190	—	—
Havel	Spandau*)	53	56	52	52	53	54	57	56	48	46	48	48	46	46	47	—
„	Rathenow*)	30	31	29	28	23	21	19	18	20	19	17	16	16	12	20	—
Spree	Spremberg*)	78	75	75	74	70	70	75	75	71	71	74	74	74	71	73	—
„	Kersdorf*)	206	210	198	199	200	198	194	200	201	194	194	198	194	194	192	—
Weser	Münden (Han.)	114	110	114	110	116	112	132	112	117	126	129	260	263	190	184	—
„	Minden (Westf.)	173	176	174	175	174	175	176	175	174	177	173	175	182	272	276	—
Rhein	Maximiliansau	557	551	551	553	555	579	559	539	548	533	531	562	562	567	—	—
„	Caub	314	313	297	297	295	300	306	309	302	296	325	323	330	336	329	—
„	Cöln	271	282	275	265	265	266	268	279	275	267	281	308	311	327	333	—
Neckar	Heilbronn	42	45	64	53	54	48	50	50	48	45	70	95	80	65	55	—
Main	Hanau	281	273	280	270	277	272	274	280	277	303	296	298	293	296	—	—
Mosel	Trier	12	15	14	10	17	20	16	19	18	20	75	101	137	111	—	—

*) Unterpegel.

Aus dem geschäftlichen Leben.

Ziegel-Transport-A.-G., Berlin. Der Verlust für Ende 1921 stellt sich nach 70 165 M. Abschreibungen auf 651 976 (657 037) Mark.

Wilhelm Hemsoth A.-G., Dortmund. Für 1921 wurden 995 140 M. Abschreibungen vorgenommen; es ergab sich ein Gewinnsaldo von 278 078 M. Die Dividende betrug 6 Prozent von 1 500 000 M.

Wilhelmshavener Schiffswerft und Maschinenbauanstalt, G. m. b. H., Wilhelmshaven. Laut Beschluß vom 6. März 1922

ist das Stammkapital um 100 000 M. auf 250 000 M. erhöht worden und zwar durch Sacheinlage.

Gefraha-Werft A.-G., Hamburg. Laut Beschluß vom 1. Juli 1922 ist das Grundkapital um 7 000 000 M., ausgegeben zum Nennwert, erbracht durch Sacheinlage, auf 7 300 000 M. erhöht worden.

Benz & Cie., Rheinische Automobil- und Motoren-Fabrik, A.-G., Mannheim. Nach 12 631 203 M. Abschreibungen verblieb für 1921 ein Reingewinn von 25 563 092 M. Die Dividende beträgt 15 %.

Dresdener Maschinenfabrik und Schiffswerft Uebingau, A.-G., Dresden. Gustav Petters ist nicht mehr Vorstandsmitglied, Georg Alfons Flöhr ist als solcher bestellt.

Brown, Boven & Cie., A.-G., Mannheim. Die Gesellschaft verzeichnet für 1921 einen Reingewinn von 16 204 197 M. und zahlte 15 % Dividende auf die Stammaktien bzw. 6 % auf die Vorzugsaktien.

Mindener Schleppschiffahrtsgesellschaft, Minden (Westf.). Laut Beschluß vom 15. Mai 1922 ist das Grundkapital um 500 000 Mark, ausgegeben zu 111 %, auf 3 300 000 M. erhöht worden.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

mitgeteilt vom Bankhause E. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.
(Gegründet 1853.) • Telephon: Amt Nord 3631, 3632. • Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	—
Badische A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetransport	—
Bremer Schleppschiff.-Ges.	—
Dampfschiff.-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	500
Dampfschiff.-Ges. Neptun	010
Dampfschiff.-Reederei Horn	—
Dte.-Austral. Dampfschiff.-Ges.	742
Dte. Dampfschiff.-Ges. Kosmos	640
Deutsche Ostafrika-Linie	—
Emder Reederei	—
Flensburger Dampfer-Comp.	1010
Flensburger Dampfschiff.-Ges. v. 1869	1230
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	—
Hamburg-Bremen-Afrika	380
Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiff.	950
Hansa Dampfschiffahrt	510
Mannheimer Dampfschleppschiff.	—
Midgard Dte. Seeverkehr-Act.-Ges.	—
Mindener Schleppschiff.	700

Name	Kurs:
Neue Dampfer-Comp., Stettin	—
Neue Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	—
Niederrh. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Norddeutscher Lloyd	490¼
Ocean-Dampfer Flensburg	650
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges.	—
Reederei-Act.-Ges. v. 1896	—
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	—
Reederei Visurgis i. L.	1150
Rhein- und Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	423
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	—
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	—
Schles. Dampfer-Comp.	—
Seefahrt-Dampfsch.-Reederei	600
Seekanal-Schiff. Hemsoth	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	1800
Ver. Elbeschiff.-Ges.	—
Woermann-Linie	—

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65b, 2. T. 25 976. **Dockschiff.** Carl Tiburtius und Hans Schnittger, Kiel, Bartelsallee 22 und Düppelstr. 7. 11. 21.

Klasse 65b, 2. M. 76 321. **Schwimmdock.** Max Müller, Hamburg, Trostbrücke 2. 4. 1. 22.

Klasse 65c, 3. P. 39 453. **Schwertanordnung;** Zus. z. Anm. P. 38 324. Emil Palmblad, Hamburg, Dimpfelsweg 13. 1. 10. 19.

Klasse 65f, 4. C. 29 143. **Gehäuse für Schaufelräder von Schiffsantrieben, Turbinen u. dgl.** Salustio Valdés Cortés, Valparaiso; Vertr.: Georg Hirschfeld, Pat.-Anw., Berlin SW 68. 4. 6. 20. Chile 4. 10. 17.

Klasse 65f, 3. W. 57 586. **Rudersteven für Schraubenschiffe;** Zus. z. Anm. W. 54 691. Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstr. 105. 22. 2. 21.

Klasse 65f, 3. Z. 11 324. **Verstellbare Schiffsschraube aus Aluminiumguß.** Zeppelin-Werk G. m. b. H. und Albert Lehrle, Staaken b. Spandau. 2. 1. 20.

Klasse 84a, 3. B. 100 221. **Verschlußkörper mit Kugel- oder Kalotten-Abdichtungsfläche.** Max Buchholz, Cassel, Querallee 39. 25. 5. 21.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 3. 356 567. **Wasserfahrzeug mit Behältern zur Aufnahme von flüssigem Brennstoff.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 19. 8. 20. K. 74 147.

Klasse 65a, 38. 356 568. **Vorrichtung zur Geradeführung der Flaschenzüge bei Bootsdavits mit Tragebalken.** Dipl.-Ing. Otto Lienau, Oliva b. Danzig; Vertr.: M. Mossig, Pat.-Anw., Berlin SW 29. 3. 11. 20. L. 51 667.

Klasse 65f, 21. 356 570. **Turbinenschiffsantrieb mit Zahnradzwischengetrieb.** Dipl.-Ing. Trajan Dragos, Cluj, Rumänien; Vertr.: Dipl.-Ing. B. Wassermann, Pat.-Anw., Berlin SW 68. 5. 4. 18. D. 34 368. Ungarn und Österreich 31. 12. 15, 7. 3. u. 9. 2. 18.

Klasse 84a, 3. 357 270. **Zweiteilige Stütze für große Stauhöhen.** Friedrich Edelmann, Cannstatt. 10. 11. 20. E. 25 880.

Klasse 84a, 3. 357 352. **Schleusentor mit eingebautem Einlaufschütz.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Grusonwerk, Magdeburg-Buckau. 1. 6. 21. K. 77 821.

Klasse 84b, 1. 357 018. **Beweglicher Wasserverdränger in Sparschleusen.** August Seboldt, Halle a. S., Blumentalstraße 13. 20. 9. 21. S. 57 612.

Bücherbesprechung.

In der literarischen Abteilung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, dem Rheinverlag, Duisburg, ist neu erschienen: **Zeitfragen der Binnenschiffahrt, Heft 14a, Die internationale Donauakte.** Mit dem Heft 14a seiner Schriftenreihe: Zeitfragen der Binnenschiffahrt, das in deutschem und französischem Text die neue internationale Donauakte und die Regierungsdenkschrift über Entstehung, Inhalt und Bedeutung der Akte enthält, hat der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen den Anfang mit der Veröffentlichung der auf Grund des Friedensvertrags von Versailles abzuschließenden internationalen Stromakte, soweit sie unsere deutschen schiffbaren Ströme betreffen, gemacht. Der Verein verfolgt mit der Veröffentlichung dieser Akte den Zweck, der weiteren Oeffentlichkeit die Kenntnis dieser wichtigen internationalen Abkommen, die sonst schwer zugänglich sind, zu vermitteln. Das dadurch gebotene Material ist von großem historischen und für die Schiffahrt auch praktischen Wert. Das Heft 14a ist zum Preise von 65 M. ausschließlich Porto und Verpackung bei der literarischen Abteilung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, dem Rheinverlag, Duisburg, zu beziehen.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen.

„Die Reichsbahn." Schriften und Mitteilungen aus dem Reichsverkehrsministerium. Heft III. Verlag von Georg Stilke, Berlin NW 7. Preis M. 40.—

Das soeben veröffentlichte Heft III von „Die Reichsbahn" hat einen sehr reichen und interessanten Inhalt; es bringt: Internationale Verkehrsfragen in Genua, Die oberschlesischen Eisenbahnen im deutsch-polnischen Abkommen, Wiederaufbau, Verfall und Wiederansteigen der Nutzleistung bei der Reichsbahn, Akkord- und Prämienwesen, Die Bezahlung der Qualitätsarbeit, Neue Wege der Betriebsorganisation, Güterverkehrswesen, Tarifwesen, Personenverkehr, Brennstoff- und Wärmewirtschaft, Die Reichsbahn auf der deutschen Gewerbeschau in München, Reichsbahn und Vertrag von Versailles. Die weiteste Verbreitung der wichtigen Zeitschrift ist wünschenswert.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 18
15. September

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Bezugspreis 30 M.
für das Vierteljahr
Im Jahre erscheinen 24 Hefte
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 10 Mark
Sonder-Hefte 20 Mark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: **Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm**

Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., **Charlottenburg, Kantstraße 140**

Anzeigen
kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 10.

Beilagen
nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin SW 68, Neuenburger Str. 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt,* ***Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.
Alle Sendungen, die Anzeigen und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin SW 68, Neuenburger Straße 8,* zu richten.
Anträge auf Nachlieferung eines verloren gegangenen Heftes können nur innerhalb 14 Tagen nach dessen Erscheinen berücksichtigt werden

Inhalts-Verzeichnis: Einladung zu einer gemeinsamen öffentlichen Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt und des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverbandes. S. 275. — Die Binnenschiffahrt auf der Mitteldeutschen Ausstellung zu Magdeburg. S. 276. — Die technischen Möglichkeiten der Niedrigwasserregelung der Elbe. S. 277. — Magdeburg als Binnenhafen und seine Beziehungen zum Mittellandkanal. S. 282. — Bericht über die Plenarversammlung des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt. S. 283. — Kleine Mitteilungen. S. 283. Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 289. Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 290.

EINLADUNG

zu einer gemeinsamen öffentlichen Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt und des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verbandes
am 27. September 1922 in Magdeburg
anläßlich der Verkehrs- und Schiffahrtswoche der Miama 1922

Die Tagung findet statt 11 Uhr vormittags im Alten Saal des Klosterberge-Gartens (Friedrich-Wilhelms-Garten) an der Sternbrücke vor dem Ausstellungsgelände (mit Straßenbahnlinien 2, 7 und 9 zu erreichen).

TAGESORDNUNG

1. **11 Uhr vormittags:** Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beim Wasserkraft- und Kraftwasserstraßenausbau. Vortragender: Beratender Reg.-Baumeister Dr.-Ing. Leiner, Privatdozent an der Technischen Hochschule zu München.
2. **12 Uhr mittags:** Die jetzigen und künftigen Hafenanlagen der Stadt Magdeburg im Anschluß an den Mittellandkanal, sowie die Schiffahrtsverhältnisse auf den anschließenden Strecken der Elbe. Vortragender: Stadtbaurat Dr.-Ing. Henneking, Magdeburg.

Nach den Vorträgen ist Gelegenheit zu einem zwanglosen gemeinsamen Mittagessen in den Restaurationsräumen des Klosterberge-Gartens gegeben. Beginn etwa **1.30 Uhr nachmittags.** Anmeldung zum gemeinsamen Mittagessen während der Tagung durch Umlaufliste.

3.30 Uhr nachmittags: Gemeinsamer Rundgang durch die Ausstellung unter sachkundiger Führung. Treffpunkt am Eingang zur Ausstellung. Eintrittskarten zur Ausstellung werden zum Vorzugspreise von M. 22.— am Eingang zum Vortragssaal ausgegeben werden.

Am Abend findet in der Ausstellung großes Brillant-Feuerwerk statt.

Wohnungen vermittelt der Wohnungsnachweis der Mitteldeutschen Ausstellung gegen eine Gebühr von M. 10.—. Es wird gebeten, Wohnungen bis spätestens 22. September 1922 bei dem Wohnungsnachweis der Mitteldeutschen Ausstellung zu bestellen, da wegen des starken Fremdenverkehrs in Magdeburg sonst keine Gewähr für eine gute Unterbringung gegeben ist. Der Wohnungsnachweis bittet, auf den Bestellungskarten anzugeben, welche Art Unterbringung (Hotel oder Privatquartier) gewünscht wird.

Der Beginn der Tagung ist erst auf 11 Uhr vormittags festgesetzt, damit Teilnehmer aus Berlin und näheren Orten mit den Frühzügen rechtzeitig Magdeburg erreichen können.

Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt E. V.

Der Vorsitzende:
Flamm, Geh. Reg.-Rat, Professor

Der Geschäftsführer:
Punt, Major a. D.

Deutscher Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verband E. V.

Der Vorsitzende:
I. V.: **F. Krause**, Geh. Baurat, Stadtbaurat a. D.

Der Geschäftsführer:
Lippert, Regierungsbaumeister

Anmerkung.

Am Donnerstag, den 28. September 1922, vormittags 10½ Uhr wird der Wirtschaftsverband für den Regierungsbezirk Magdeburg E. V., in Magdeburg im Klosterberge-Garten eine Mitgliederversammlung mit folgender Tagesordnung abhalten:

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden des Verbandes, Herrn Oberbürgermeister Beims, Magdeburg.
2. Vortrag des Herrn Prof. Dr.-Ing. Blum-Hannover über „Eisenbahn und Schiffahrt“. Im Anschluß daran Diskussion.
3. Gemeinsames Mittagessen im Klosterberge-Garten.
4. Nachmittags-Besuch der Ausstellung.

Die Binnenschiffahrt auf der Mitteldeutschen Ausstellung zu Magdeburg.

Von Geh. Baurat M. Contag-Berlin-Friedenau.

In der 3200 qm großen Verkehrshalle der Mitteldeutschen Ausstellung des Wiederaufbaues (Miama), welche bekanntlich am 1. Juli in Magdeburg eröffnet worden ist, nimmt die Binnenschiffahrt einen hervorragenden Platz ein und verdient die Beachtung weitester Kreise. Zeigte die vorjährige Ausstellung für Wasserstraßen und Energiewirtschaft zu München hauptsächlich die Leistungen und großzügigen Pläne Bayerns und die Wasserbau- und Binnenschiffahrt-Ausstellung zu Essen im April d. J. ein Bild von der großartigen Rheinschiffahrt und den Kanalprojekten des Westens und Süddeutschlands, so bietet gegenwärtig die Miama einen Überblick über alles, was in Nord- und Mitteldeutschland auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt und des Kanalbauwesens geschaffen ist und noch erstrebt wird.

Begreiflicherweise hat sich Südwestdeutschland von der Beteiligung an einer Veranstaltung zurückgehalten, die unter dem Zeichen des Mittellandkanals hauptsächlich Mittel- und Norddeutschland umfassen sollte, aber dafür ist Nordostdeutschland mit der Ausstellung des Oderbundes und des Elbe-Oder-Kanalvereins, der Hafenstadt Königsberg und des Süd-Ostpreußischen Kanalvereins hervorragend vertreten.

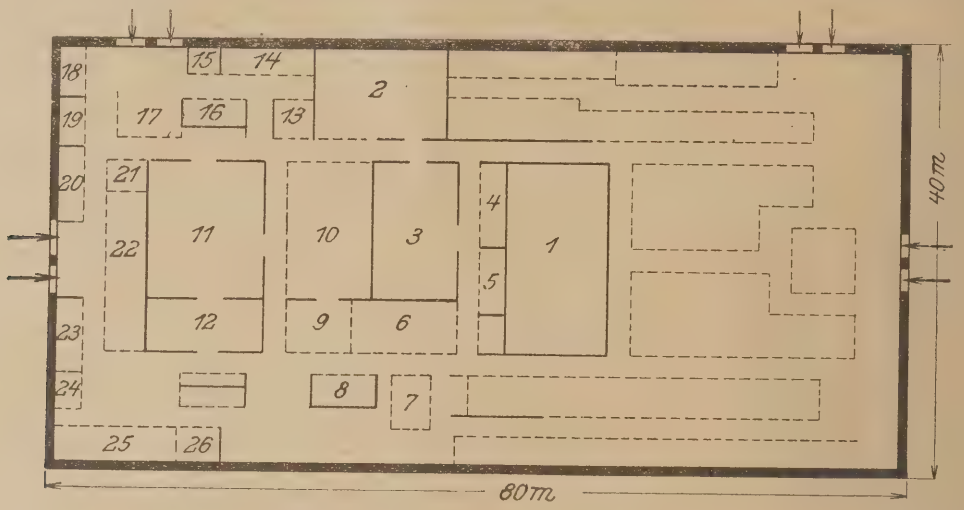
Tritt man in die große, gut beleuchtete Verkehrshalle ein, so zeigt sich dem Besucher in der Mitte die Ausstellung des Reichsverkehrsministeriums, welche in würdiger Weise die Leistungen des Reiches auf dem Gebiet der Eisenbahnen und Wasserstraßen zur Anschauung bringt. In dem geschlossenen Raum 2 (vergl. die Grundrißskizze) der Reichswasserstraßen nimmt der Weser-Elbe-Kanal mit seinen Übersichtsplänen, Zeichnungen und Modellen, sowie mit einem wirkungsvollen Gemälde von der Weserkreuzung bei Minden einen hervorragenden Platz ein. Daneben ist der bisherige Ausbau der Elbe zur Darstellung gebracht und die zukünftige Verbeserung ihres Niederwassers durch Zuschußwasser aus Talsperren erläutert. Auf einem anschaulichen Reliefplan überblickt man die im Quellgebiet der Saale geplanten Talsperren, in denen etwa 400 Millionen Kubikmeter vom Jahresabfluß aufgespeichert werden können. Die Fortsetzung des Mittellandkanals bis zur Elbe wird in einem neuen Längenschnitt mit dem Abstieg zum Hafen Rothensee gezeigt, welcher auf einer benachbarten Wandfläche von der Stadt Magdeburg in großem Maßstab ausgestellt ist. Dieser Magdeburger Hafenanlage gegenüber hat die Stadt Königsberg in wirkungsvollen Bildern und mit statistischen Tafeln die bisherige Entwicklung ihres Seehafens und seinen zukünftigen Ausbau zur Darstellung gebracht. Daneben zeigt der Süd-Ostpreußische Kanalverein, wie der dringend notwendige Ausbau des Elbing-Oberländischen Kanals durch eine neuzeitliche Hebewerksanlage nach dem System der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg und durch seine Verlängerung bis zu einem Endhafen bei Allenstein erstrebt wird. Wir gelangen weiter in den abgeschlossenen Mittelraum 3, in welchem der Main-Donau-Stromverband in künstlerischer Aufmachung die großartigen Pläne der Rhein-Donau-Verbindung mit Übersichtskarten und Photographien zur Anschauung bringt. Ein aufgelegter Atlas gibt Aufschluß über die einzelnen Kanalstrecken und zwei Modelle einer bereits im Bau befindlichen Main- und Donauschleuse mit Wehr und Kraftwerk lassen erkennen, daß man dort schon zur praktischen Ausführung schreitet.

Es schließt sich weiter an die umfassende Ausstellung des Oder-Bundes, welche die große Bedeutung der Oderschiffahrtsstraße von Cosel bis Stettin mit ihren Hafenanlagen und Anschlußkanälen in wirksamer Weise vor Augen führt. Wir sehen die Zeichnungen des Oderwehres bei Ransern, welches den Abschluß des neuen Großschiffahrtsweges bei Breslau bildet, ferner den Plan des großen Staubeckens bei Ottmachau, dessen baldige Ausführung zur Verbesserung der Oderstrecke bis Cüstrin dringend erforderlich ist. Es zeigt sich Frankfurt mit seinem Anschlußkanal und einem großen Stadtmodell als „Hauptstadt der mittleren Ostmark“ und außer anderen Städten zuletzt Stettin mit seinen Seehafenanlagen, denen die Oder als wichtigster Zubringer dient.

Im Anschluß an den Oderbund, wenn auch räumlich getrennt, hat der neu begründete Elbe-Oder-Kanalverein zu Guben seinen Plan einer Großschiffahrtsverbindung der Elbe oberhalb Riesa mit dem Oder-Spree-Kanal und der Oder bei Brieskow durch das Niederlausitzer Braunkohlengebiet hindurch in Meßtischblättern und im Längenschnitt zur Darstellung gebracht. Ein Schiffshebewerk von 36 m Hub und eine Walzenwehranlage in der Elbe ist durch Modelle und Zeichnungen der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg veranschaulicht. Zwischen der Ausstellung des Oderbundes und des Elbe-Oder-Kanalvereins geben die Schiffswerften von Caesar Wollheim in Breslau und von Gebr. Sachsenberg in Roßlau a. Elbe ein Bild von ihrer Leistungsfähigkeit. Einen besonderen Platz 7 nimmt das Modell eines großen Schiffshebewerks mit den zugehörigen Zeichnungen ein, welches von der Demag und Gutehoffnungshütte in Verbindung mit der Firma Dyckerhoff & Widmann ausgestellt ist.

Wir wenden uns nunmehr zurück zu dem Raum 2 der Reichswasserstraßen, an welchen anschließend das Staatliche Vorarbeitenamt zu Eisenach den in Arbeit befindlichen Plan des Weser-Main-Kanals in der Werra-Itz-Linie mit seinen Staustufen und großen Hebewerksanlagen zeigt. Hier hat auch die Preußische Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau, sowie die Preußische Landesanstalt für Gewässerkunde ausgestellt. In einem Durchgang sieht man Pläne für einen elektrischen Schiffszug durch Hochseiltauerei und für eine Reformschleuse nach den Vorschlägen des um die Weserschiffahrt sehr verdienten Senator Meyer-Hameln. Auch hat dort der „See-Fulda-Main-Kanalverein“ seine Karte abgegeben, ohne daß aber die Wandfläche seine Pläne zeigt.

Es folgt nun die Ausstellung von Lübeck mit dem Nord-Süd-Kanalprojekt des verstorbenen Oberbaudirektors Rheder und auf der anderen Seite die Ausstellung des Elbe-



1. Reichsverkehrsministerium.
2. Reichswasserstraßen.
3. Main-Donau-Stromverband.
4. Stadt Königsberg i. Pr.
5. Südostpr. Kanal-Verein.
6. Gebr. Sachsenberg, Roßlau a. E.
7. Schiffs-Hebewerk Gute Hoffnungshütte.
8. Elbe-Oder-Kanalverein Guben.
9. Caesar Wollheim, Breslau.
10. Oder-Bund.
11. Hansa-Kanal.
12. Weser-Bund.
13. Weser-Main-Kanal Vorarbeiten-A.n.
14. Pr. Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffsbau.
15. Stadt Lübeck.
16. Ausschuß f. die Saale-Kanalisierung, Leipzig.
17. Elster-Saale-Kanal.
18. Stadt Berlin.
19. Küsten Kanal-Verein Oldenburg.
20. Stadt Emden.
21. Elbe-Ostsee K.-V., Wismar.
22. Fried. Krupp.
23. Hapag.
24. Ver. Elbschiffahrt, Magdeburg.
25. Philipp Holzmann & Co., Frankfurt a. M
26. Peter Bauwens, Köln.

Ostsee-Kanalvereins zu Wismar, bei welcher die große Schachtschleusenanlage mit 31 m Gefälle nach dem Projekt von Baurat Bernhard besonderes Interesse bietet.

Der Ausschuß für die Saale-Kanalisierung zu Leipzig hat die Pläne des Ingenieurbüro Havestadt-Contag für den Ausbau der Saale ausgehängt, sowie einen neuen Plan des Kanalbauamtes Leipzig für den Elster-Saale-Kanal mit einem Abstieg von 21,4 m Gefälle zur Saale oberhalb Merseburg. Daran anschließend hat der Wasserwirtschaftliche Verband für Thüringen noch einen generellen Plan für die Fortsetzung des Leipziger Kanals über Zeitz bis nach Gera ausgestellt.

An der Giebelseite der Halle finden wir die Ausstellung der Reichshauptstadt Berlin, und zwar zeigt ein großes Gemälde den Osthafen in seiner zukünftigen Gestalt. Außerdem ist der im Bau begriffene Westhafen durch Pläne und Modelle zur Anschauung gebracht. Es schließt sich weiter daran die Koje des Oldenburger Küsten-Kanalvereins, in welcher das Modell eines industriell genutzten Hochmoores besondere Aufmerksamkeit erregt. Der Kanal soll noch einen Anschluß nach Wilhelmshaven erhalten, dessen Kriegshafen größtenteils in Zukunft Handelszwecken dienen wird. Die Hauptbedeutung des Küstenkanals liegt wohl in der Aufschließung der Hochmoore und Ödländereien, sein Längenschnitt mit den vielen Gefällstufen zeigt, daß er als Großschiffahrtskanal für die Verbindung des Industriegebietes mit den deutschen Seehäfen gegenüber dem Hansa-Kanal nicht wird aufkommen können.

Wir betrachten weiterhin die interessante Ausstellung der Stadt Emden mit ihren zukünftigen Hafenanlagen, sowie die Kojen der Hapag und der Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften zu Magdeburg. Daran schließt sich die umfassende Ausstellung der bekannten Tiefbaufirma Philipp Holzmann & Co. zu Frankfurt a. M., welche neben Darstellungen ihrer ausgeführten Talsperren und Brücken auch ein Hebewerksmodell und das Modell einer Taucherglocke mit schwimmender Rüstung zeigt. In der Koje der Bauunternehmung Peter Bauwens zu Köln finden sich Angaben über ein Los des im Bau begriffenen Stichkanals nach Hildesheim, aus denen hervorgeht, daß an der Fortsetzung des Mittellandkanals wirklich gearbeitet wird.

Wir gelangen schließlich zu der in dem großen Mittelraum 11 vereinigten Ausstellung des Hansa-Kanals, des Weserbundes und des Bremer Kanalvereins. Hier fällt dem Besucher vor allem das riesenhafte, außerordentlich klare Wandbild von Nordwestdeutschland auf, welches den „Hansa-Kanal“ neben allen anderen Linien als die beste Lösung einer Kanalverbindung „Industriegebiet—Seehäfen“ und als dringend nötig für die deutsche Volkswirtschaft in den Vordergrund treten läßt. Der Längenschnitt des 190 km langen Kanals zeigt, wie er — allerdings unter erheblichen Geländeschwierigkeiten — mit nur 4 Gefällstufen zur Elbe unterhalb Hamburg hinabsteigt. Es darf mit Genugtuung begrüßt werden, daß der Kampf um die Linienführung hier durch den Hansa-Kanal glücklich beigelegt und derselbe seiner Ausführung damit wesentlich näher gerückt ist.

In dem anschließenden Raum hat der Bremer Kanalverein Darstellungen von der Korrektion der Unterweser, sowie schöne Hafenbilder und Schiffsmodelle ausgestellt.

Die Verbindung des Seehafens Kiel mit der Elbe ist vom Binnenschiffahrtsverein für Schleswig-Holstein in der bekannten Linienführung über den Plöner See, sowie in der kurzen Verbindung mit dem Kaiser-Wilhelm-Kanal durch die Wilster Marsch zur Anschauung gebracht.

Nicht unerwähnt möge bleiben, daß auch die Städte Hannover, Hildesheim, Hameln, Cassel u. a. ihre Pläne für Hafenanlagen und Aufschließung von Industriegelände ausgehängt haben.

Wenn wir schließlich noch der hervorragenden Ausstellung von Friedrich Krupp (Grusonwerk und Germaniawerft) gedenken, so geschieht es im Zusammenhang mit einer Betrachtung über die ausgestellten „Schiffshebewerke“, die gegenwärtig für die meisten Kanalprojekte von allergrößtem Interesse sind. Außerdem hat die Germaniawerft das interessante Modell eines Kastenschiffes mit Umschlagsvorrichtung ausgestellt. Das eigenartige Wasserfahrzeug von 67 m Länge und 8 m Breite besteht aus zwei Schwimmkörpern, die durch Sprengwerkträger rahmenartig verbunden sind und 48 wasserdichte Kasten mit je 10 t Tragfähigkeit aufnehmen. Die Kasten können mit ihrem Inhalt bequem mitelst einer Krananlage auf Eisenbahnfahrzeuge gesetzt werden. Dadurch wird alles Stürzen und Umladen vermieden.

Die Firma Krupp hat ihr Hebewerk für 36 m Hubhöhe in der Bauart Harkort-Wayß & Freitag, wie es für Niederfinow in Vorschlag gebracht war, in Zeichnungen und Bildern veranschaulicht. Es beruht im wesentlichen auf einem Schwimmersystem, wie das bei Henrichenburg ausgeführte Bauwerk. Ferner hat die Firma Philipp Holzmann, wie bereits erwähnt, ein senkrechtes Hebewerk mit dem Wagebalkensystem von Bruno Schulz im Modell ausgestellt, welches wohl als Ersatz des zurzeit für Niederfinow empfohlenen Schnapp-Beucheltschen angesehen werden kann. Das bereits erwähnte senkrechte Hebewerk der Demag und Gutehoffnungshütte besteht in einem senkrechten Aufzug des Schiffstroges an Drahtseilen mit Gegengewichtsausgleich und macht mit dem Troggerüst von Dyckerhoff & Widmann in Betonbauweise einen sehr soliden Eindruck. Von der auf diesem Sondergebiet hervorragend tätigen Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg sind mehrere Vorschläge für Hebewerke in senkrechter, wie in geneigter Führung, zu sehen. In der Koje des Elbe-Oder-Kanalvereins sind Zeichnungen und das Modell eines senkrechten Hebewerks ausgestellt, bei welchem die beiden den Schiffstrog haltenden Wagebalken nicht in Gelenken, sondern mit einer mit ihnen festverbundenen Schwimmtrommel im Wasser gelagert sind, die sich bei der senkrechten Bewegung des angehängten Troges seitlich verschieben kann. In der Koje des Elbing-Oberländischen Kanalvereins hat die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg eine geneigte Ebene von 73 m Gefälle für 300-t-Schiffe in einem Modell aufgestellt, welches anschaulich zeigt, wie der elektrisch angetriebene Trogwagen sich auf der geneigten Reibungsbahn auf und ab bewegt. In der Koje des Weser-Main-Kanals findet sich außer den Zeichnungen eines senkrechten Hebewerks nach dem System der Demag für die Gefällstufe bei Haina die Darstellung einer geneigten Ebene von 63 m Gefälle bei Ritschenhausen. Der sich auf der 1 : 10 geneigten Zahnradbahn bewegende Trog mit dem 1000-t-Schiff ist bei diesem neuesten System der M. A. N. durch auf Schienen rollende Gegengewichte ausgeglichen, so daß eine geringe elektrische Antriebskraft die Auf- und Abwärtsbewegung bewirken kann.

Es ist im Interesse der Binnenschiffahrt und des Kanalbauwesens besonders zu begrüßen, daß eine Reihe großer Firmen mit erheblichem Kostenaufwand an der so ungemein wichtigen Lösung des Hebewerk-Problems arbeitet und auch weiteren Kreisen Gelegenheit gibt, von den Fortschritten der Technik auf diesem Spezialgebiet Kenntnis zu nehmen.

Vorstehende Schilderung des reichhaltigen Inhalts der Schiffahrtsausstellung in der Verkehrshalle macht keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Der Besucher wird gewiß noch mancherlei interessante Gegenstände entdecken, wie z. B. das Modell einer großen Talbrücke von Liebold & Co., Holzminden, eines Segmentwehres von Louis Eilers in Hannover, die Schiffsmodelle des Rhein-Seeschiffahrts-Konzerns u. a. mehr.

Alles in allem darf man sagen, steht die Binnenschiffahrt auf der Miama dank der umfangreichen Beschickung derart im Vordergrunde, daß sie die allgemeine Aufmerksamkeit in Anspruch nimmt. Eine solche Ausstellung ist wohl geeignet, das Verständnis weitester Kreise für die Bestrebungen zur Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt zu wecken.

Zum Schluß sei darauf hingewiesen, daß Ende September eine Verkehrs- und Schiffahrtswoche stattfindet, während welcher auch der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt gemeinsam mit dem Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverband, und zwar am 27., eine Tagung veranstalten wird. Es kann allen, die sich für die Fragen des Kanalbauwesens und der Schiffahrt interessieren, nur dringend empfohlen werden, der Miama noch einen Besuch abzustatten, ehe sie am 31. Oktober ihre Tore schließen wird.

Die technischen Möglichkeiten der Niedrigwasserregelung der Elbe.

Vortrag von Geheimer Rat Prof. Dr. ing. h. c. Dr. H. Engels, gehalten in der außerordentlichen Mitgliederversammlung der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt (Elbschiffahrtstag) in Magdeburg, am 24. August 1922.

Der Flußbau gehört zu den schwierigsten Gebieten des Wasserbaues. Haben wir es doch bei ihm nicht nur zu tun mit den Bewegungserscheinungen des fließenden Wassers, sondern auch mit den Einwirkungen des letzteren auf das bewegliche Flußbett und endlich mit den Wirkungen flußbaulicher Maßnahmen. Jedes dieser drei Pobleme ist noch weit davon entfernt, restlos ergründet zu sein. Und das dem Galilei zugesprochene Wort „Ich habe weniger Schwierigkeiten in der Entdeckung der Bewegung der Himmelskörper gefunden, ungeachtet ihrer erstaunlichen Entfernung, als in den Untersuchungen über die Bewegung des fließenden Wassers, die doch unter unsern Augen vor sich geht“, dieses Wort hat noch heute seine volle Gültigkeit.

Und doch muß ich mit dem Versuche beginnen, Ihnen kurz und allgemein verständlich das Wesen des Flußbaues darzulegen, denn nur so kann auch der Nichtsachverständige, wenn auch vielleicht nicht zu einem kritischen Urteile befähigt, so doch zum Verständnisse dessen geführt werden, was bei Fluß-

regelungen im Bereiche des technisch Möglichen liegt. Ich werde dann die Sonderfrage beantworten, wie und bis zu welchem Grade die Schiffbarkeit der Elbe durch Regelung erhöht werden kann.

Bei allen flußbaulichen Maßnahmen ist nie aus dem Auge zu lassen, daß die Flüsse die Aufgabe haben, das Land zu entwässern. Sie sollen daher so behandelt werden, daß sie diese Aufgabe jederzeit so erfüllen können, daß sie möglichst geringen Schaden und zugleich tunlichst großen Nutzen herbeiführen. Da nun die an einen Fluß gestellten Anforderungen nicht nur außerordentlich verschieden, sondern zum Teil auch einander widersprechend sind, so ist es unmöglich, den Wünschen aller in Frage kommenden Beteiligten gerecht zu werden. Für die Fischerei würde es z. B. am besten sein, die Flüsse möglichst in ihrem verwilderten Naturzustande zu belassen, da dieser die günstigsten Lebensbedingungen für die Fische darbietet. Die Schiffahrt verlangt eine möglichst große Fahrtiefe beim kleinsten Wasser, die Landwirtschaft und die Ansiedlungen fordern eine weitgehende Sicherung gegen Hochfluten, die Industrie macht Anspruch auf eine weitgehende Ausnutzung der Wasserkraft. Den Fabriken, Ortschaften und Städten soll der gleiche Fluß womöglich gleichzeitig als Wasserversorger und als Fortbringer ihrer Schmutzwässer dienen, während die Gesundheitspflege Reinhaltung der Wasserläufe verlangt. Nur ein Bestreben würde allen zugute kommen: die tunlichste Ausgleichung des Wasserabflusses, d. h. die Verminderung der Hochwasser- und die Vermehrung der Niedrigwassermenge. Das Wesen dieser Maßnahme besteht in der künstlichen Zurückhaltung, in der Abflußverzögerung des Hochwassers in Verbindung mit der allmählichen Abgabe der zurückgehaltenen Wassermengen zur Zeit des Niedrigwassers.

Und noch eine zweite Maßregel ist allen, mit alleiniger Ausnahme der Fischerei, von Nutzen: die Sicherung der Ufer gegen die Angriffe der Strömung. Mit dem Uferschutz wird nicht nur Landverlust vermieden und der Besitzstand gesichert, sondern auch — und das ist für die Ausbildung und das Verhalten des Flußschlauches besonders wichtig — die Menge der vom Fluß zu bewältigenden Geschiebe und Sinkstoffe vermindert.

Die Festlegung und Sicherung der dem Stromangriff ausgesetzten Uferstrecken ist die erste Vorbedingung für die Regelung eines Wasserlaufes. Die angegriffenen Uferstrecken sind die einbuchtenden Ufer der Flußkrümmungen, gegen welche die oberen Schichten des strömenden Wassers durch die Fliehkraft unaufhörlich gedrängt werden und dort fortschreitende Unterwaschungen und Abbrüche hervorrufen. In dem Krümmungsquerschnitt bildet sich nun eine in sich geschlossene Querströmung aus: die oberen gegen das Hohlufer gedrängten Wasserschichten tauchen an diesem unter, überqueren die Flußsohle und steigen an dem gegenüberliegenden Ufer wieder auf, ohne dieses anzugreifen. Die vor diesem Ufer liegende Sohle wird vielmehr durch die wandernden Sinkstoffe angereichert. In dem Maße, wie das angegriffene Ufer unter Auskolkung der Flußsohle vor ihm zurückweicht, wird das gegenüberliegende Ufer unter Aufhöhung der Bettsohle durch die hier sich bildende Geschiebebank flußwärts vorgeschoben; die Krümmung wird schärfer, die Lauflänge vergrößert, somit das Wasserspiegelgefälle verkleinert. Das Spiegelgefälle ist aber der Ausdruck für die bewegende Kraft des fließenden Wassers.

Die Verminderung des Spiegelgefälles und damit der Strömungskraft wird durch einen weiteren Umstand befördert. Das strömende Wasser leistet in der Krümmung eine gewisse Arbeit, es erleidet einen solchen Verlust an Arbeitsvermögen, daß es die losgerissenen Ufer- und Sohlenbestandteile nicht weit stromabwärts zu tragen vermag: an das einbuchtende Ufer schließt sich stromabwärts das ausbuchtende Ufer an. Das Wasser wird dadurch an das gegenüberliegende Ufer gedrängt, es erleidet eine abermalige Richtungsänderung. Das ihm noch verbliebene Arbeitsvermögen wird gänzlich zur Überwindung der Bewegungswiderstände auf dem Wege von einem zum andern Ufer verbraucht. Es kann nach dem Verlassen der Flußkrümmung die Flußsohle nicht mehr auswaschen, die aus der Krümmung losgerissenen Sinkstoffe bleiben unter Erhöhung der Flußsohle auf dem Übergang unterhalb der Krümmung liegen. Die Erhöhung beim Übergang oder bei der Furt wirkt anstauend, erhebt den Wasserspiegel oberhalb und begabt dadurch das Wasser mit neuem Arbeitsvermögen, dessen Überschuß bei Erreichung des gegenüberliegenden Ufers sich durch Ausbildung der Krümmung und durch Auskolkung der Flußsohle ebenso verzehren wird wie in der vorigen Krümmung. So kommt es zur Bildung einer Stromschlängelung. Über den tiefen Krümmungskolken haben wir schwache, auf den Übergangsschwellen oder Furten große Gefälle. In einem sich selbst überlassenen Flusse mit nicht widerstandsfähigen Ufern wird sich wegen der Verschärfung der Krümmung, falls die Abflußmenge keine Veränderung erfährt, nach Verlauf einer gewissen Zeit ein Gleichgewichtszustand herausbilden.

Sobald nun die Wassermenge zunimmt, hört der Gleichgewichtszustand auf, da nunmehr das Arbeitsvermögen des Flusses und der Angriff des strömenden Wassers auf Ufer und Flußsohle zunehmen. Nun macht sich die Einwirkung der Sohlenunregelmäßigkeiten auf das Spiegelgefälle um so weniger bemerkbar, je höher die Abflußquerschnitte angefüllt sind. Mit zunehmender Abflußmenge vergrößern sich daher die Gefälle über den Kolken, während sich gleichzeitig die Gefälle über den Furten verringern. Die Stromkraft nimmt bei steigendem Wasser zu, aber über den Kolken in höherem Maße als über den Furten. Die Kolke werden noch mehr vertieft, die hier ausgewaschenen Bestandteile des Flußbettes und der aufs neue angegriffenen und zurückweichenden Prallufer werden auf die Furtrücken geworfen und bleiben hier, sofern sie nicht weiterwandern, liegen. Das Hochwasser vertieft die Kolke in den Krümmungen und erhöht die die Kolke trennenden Furtrücken.

Bei wieder fallendem Wasser wird das Spiegelgefälle über den Kolken wieder kleiner, über den Furten wieder größer. Die Unregelmäßigkeiten der Gefällelinie des Wasserspiegels nehmen zu mit fallendem Wasser, während gleichzeitig die Unregelmäßigkeiten der Gefällelinie der Sohle abnehmen, da das über die hohen Furtrücken mit großem Gefälle, d. h. mit großer Geschwindigkeit strömende Wasser die Furtrücken auswäscht und die ausgewaschenen Teile in den unterhalb sich anschließenden Sohlenkolken ablagert. Bei weiter fallendem Wasser tritt schließlich ein Ruhezustand auf der Bettsohle ein. Bei Niedrigwasser weisen die Furtquerschnitte ihre größte Austiefung und die Kolkquerschnitte ihre größte Aufhöhung auf.

Indem nun bei länger andauernden höheren Wasserständen die Krümmungen eines sich selbst überlassenen Flusses sich verschärfen, kommt es bei niedriger Geländelage dazu, daß das ausufernde und in seiner Abflußrichtung nicht mehr an die Grundrißform des eigentlichen Stromschlauches gebundene Hochwasser die Landzungen zwischen zwei Krümmungsscheiteln durchbricht, so daß das nachfolgende Mittel- und Niedrigwasser eine Stromspaltung vorfindet und durch beide Arme derselben abfließt. Das bedeutet aber eine Vermehrung der Abflußwiderstände gegen früher. Es muß daher oberhalb der Spaltung eine Aufstauung des Wasserspiegels von solcher Höhe eintreten, daß deren Druck diese Widerstände überwinden kann. Bleibt ein Fluß sich dauernd selbst überlassen, so gerät er unter Hebung des Wasserspiegels mehr und mehr in den Zustand der Verwilderung und das von ihm durchzogene Gelände mehr und mehr in den Zustand der Versumpfung. Da sich die abfließende Wassermenge auf mehrere Arme verteilt, so mangelt einem jeden von ihnen die zu seiner Räumung erforderliche Stromkraft. Die Schiffbarkeit des Flusses geht zurück, der Besitzstand des Landes ist nicht mehr gesichert, die Hochwässer nehmen eine stets bedrohlicher werdende Höhe an, die vielen Inseln, Geschiebe- und Sandbänke befördern die Eisstockungen und vermehren die Gefahren des Eisganges. Die Anwohner suchen sich durch Aufwerfen von Deichen gegen das Hochwasser zu schützen. So ist in dem Bilde eines verwilderten, sich selbst überlassenen Stromes nur der Wechsel das Beständige.

Erst die Anforderungen der Schiffahrt haben seit etwa 100 Jahren hierin einen gründlichen Wandel geschaffen, denn die Schiffahrt war und ist es, die eine planmäßige Regelung unserer schiffbaren Flüsse ins Leben rief.

Einen schiffbaren Fluß durch Regelung in seiner Schiffbarkeit verbessern, heißt, ihn unter Belassung und Mitwirkung seiner freien Strömung durch bauliche Maßnahmen für die Schiffahrt möglichst günstig gestalten. Die Schiffahrt hat mit zwei Hauptübelständen zu kämpfen: mit zu scharfen Krümmungen und mit mangelnden Fahrtiefen auf den Übergängen oder Furten. Wir haben gesehen, wie sich beide gegenseitig bedingen. Wir haben dargelegt, daß diese Unregelmäßigkeiten, deren Beseitigung oder doch wenigstens Milderung im Schiffahrtsinteresse notwendig ist, sich in Unregelmäßigkeiten des Spiegelgefälles zeigen, die am größten beim kleinsten Wasserstande sind. Indem man das Gefälle regelt, regelt man den Fluß selbst. Im großen und ganzen kann man jedoch an dem in bestimmten Grenzen gegebenen Gesamtgefälle nichts ändern, sondern bestenfalls nur innerhalb dieser Grenzen die örtlichen Gefälleunregelmäßigkeiten ausgleichen.

Es ergibt sich aus unsern Betrachtungen, daß der Fluß so zu behandeln ist, daß das steigende Wasser die Furten möglichst wenig hebt, das fallende sie möglichst vertieft, auswäscht. Die Regelungsbauten sind so anzulegen, daß sie bei Niedrigwasser die größte, bei Hochwasser die kleinste Wirkung ausüben, und daß die Auswaschung der Übergänge dauernd an der gleichen Stelle vor sich geht.

Ehe aber das Niedrigwasserbett behandelt werden kann, muß der Ausbau des sich über Niedrigwasser erhebenden Teils des Flußschlauchs vollendet sein. Hierbei sind folgende Gesichtspunkte leitend.

Da der Strom bei Hochwasser ein zu großes Arbeitsvermögen besitzt, so ist beim Ausbau des Hochwasserbettes alles zu vermeiden, was eine weitere Vermehrung der Stromkraft nach sich ziehen würde. Durch Einengung des Hochwasserquerschnittes wird eine vermehrte Auswaschung der Sohle in

den Kolken und damit eine vermehrte Aufhöhung der Übergänge herbeigeführt, werden die Unregelmäßigkeiten der Bettsohle vergrößert. Eine im Landeskulturinteresse bewirkte Hochwassereindeichung liegt also im allgemeinen nicht im Interesse der Schiffahrt. Nur dort, wo die Hochwasserströmung quer über das eigentliche Flußbett geht, können Deiche als Leitdämme auch für die Ausbildung der Fahrrinne gute Dienste leisten.

Nun sind allerdings unsere Ströme bereits zu einer Zeit eingedeicht worden, als man an die Ausbildung der Fahrrinne noch gar nicht dachte, sondern man lediglich auf den Schutz gegen Überschwemmungen und auch darauf bedacht war, die Deiche ohne Rücksicht auf die im Stromschlauch liegende Fahrrinne und ohne genügende Rücksicht auf die glatte Hochwasserabführung möglichst weit flußwärts vorzuschieben. Wir können jetzt nur noch in verhältnismäßig engen Grenzen die in früheren Jahrhunderten planlos ausgeführten Deichanlagen durch örtliche Verbesserung der Deichlinien in ihren schädlichen Wirkungen für den eigentlichen Stromschlauch abschwächen.

Bei der Regelung auf Mittelwasser sucht man nach Möglichkeit einen einheitlichen Stromschlauch zu schaffen, namentlich Stromspaltungen zu beseitigen, im übrigen aber sich den bestehenden Verhältnissen tunlichst anzupassen, insbesondere auch Laufverkürzungen durch Begradigungen tunlichst zu vermeiden, da diese stets mit einer schädlichen Gefällevermehrung verbunden sind. Nur dort, wo die Krümmungen so scharf sind, daß sie ernstliche Schiffahrtshindernisse bilden, ist ihre Abflachung angezeigt. Die abbrechenden Hohlufer sind zu sichern.

Der zwischen festen Ufern gebannte, auf Mittelwasser geregelte einheitliche Flußschlauch bietet dem Abflusse weniger Hindernisse als der frühere verwilderte. Zur Erzeugung der Abflußgeschwindigkeit wird daher ein kleineres Gefälle als vordem benötigt. Somit kommt die Durchführung eines einzigen Mittelwasserbettes vorzugsweise der Vorflut zugute, da der in seiner Stromkraft vermehrte Wasserlauf sich tiefer einschneidet. Aber in dem geregelten Mittelwasserbett wird die Bettsohle immer noch eine der Grundrißgestaltung entsprechende Aufeinanderfolge von Kolken und Untiefen aufweisen. Der Gesamterfolg der lediglich durch Breiteneinschränkung bewirkten Mittelwasserregelung bleibt für die Schiffahrt deshalb ein ungenügender, weil sich Sohle und Wasserspiegel gleichzeitig senken.

Jetzt erst ist die eigentliche, die Gefälleunregelmäßigkeiten ausgleichende Regelung auf Niedrigwasser vorzunehmen. Sie soll das Gefälle über den Kolken vermehren und gleichzeitig das Gefälle auf den Übergängen vermindern. Sie soll eine größere Tiefe auf den Übergängen dadurch schaffen, daß das dem fließenden Wasser innewohnende Arbeitsvermögen während der Durchströmung der arbeitsverzehrenden Kolkprofile möglichst erhalten bleibt. Zu dem Ende ist die Sohle in den Kolken zu heben und zu befestigen und die Baggerung der Furtschwellen zu bewirken. Die Sohle in der Kolkstrecke kann nunmehr wegen ihrer Befestigung bei Hochwasser nicht mehr ausgewaschen werden, die Ursache zur Furtenbildung bei Hochwasser ist damit beseitigt, das Gefälle wird mehr ausgeglichen, die Wassertiefe auf den Übergängen vergrößert. Da hierdurch eine Senkung der Sohle auf den Furtrücken herbeigeführt wird, so muß der unter der Niedrigwasserlinie liegende Abflußquerschnitt so umgeformt werden, daß ohne Senkung des Wasserspiegels und bei unverändertem aber ausgeglichenem Spiegelgefälle die Kleinstwassermenge zum Abfluß gelangt.

Während also bei der Mittelwasserregelung die Breitenbeschränkung und der Ausbau und die Befestigung der angegriffenen Ufer das Kennzeichnende ist, ist der Niedrigwasserregelung die Sicherung der den Angriffen der Strömung ausgesetzten Sohlenstrecken und die Umformung des Niedrigwasserquerschnittes ohne Senkung des Wasserspiegels eigentümlich.

Die Niedrigwasserrinne schlängelt sich zwischen den abwechselnd am einen und anderen Ufer liegenden Geschiebe- und Sandbänken hindurch. Sie hat also eine größere Laufentwicklung als der Mittelwasserschlauch. Diese bei Niedrigwasser zutage tretenden Geschiebebänke sind aber keineswegs — entgegen einer früher ebenso verbreiteten wie verhängnisvollen Anschauung — ein Zeichen ungenügender Geschiebebewegung. Man hat daher das zu regelnde Niedrigwasserbett in seiner natürlichen Schlängelung zu belassen und nur die Geschiebebänke und Sände örtlich festzulegen, so daß auch die Übergänge ortsbeständig werden, denn nur auf solchen läßt sich die bestenfalls zu erreichende Tiefe schaffen und dauernd erhalten.

Wenn auch allgemein die hier besprochenen Regelungsergebnisse durch bauliche Maßnahmen herbeigeführt werden, so empfiehlt es sich doch, die Vertiefung der Fahrrinne nicht der Wirkung der Bauten zu überlassen, sondern tunlichst durch Baggerung herbeizuführen: sind die Bauten richtig angelegt, dann besteht ihre Wirkung in der Erhaltung der ausgebaggerten Tiefe. Baggerung allein ist kein Regelungsmittel, da sie nur die Wirkungen angreift ohne die Ursachen aufzuheben.

Es bestehen nun ganz bestimmte Beziehungen zwischen Flußquerschnitt, Gefälle und Abflußmenge. So kann die Wassertiefe nur bei gleichzeitiger Einschränkung der Rinnenbreite vergrößert werden. Da aber diese Einschränkung durch die Rücksicht auf die vom Bettmaterial abhängende Querschnittsform und auf den Schiffahrtsbetrieb begrenzt wird, so findet auch die durch Breiteneinschränkung und Gefälleregelung zu erreichende Tiefe ihre Grenzen.

Eine größere nutzbare Tiefe als durch Niedrigwasserregelung allein läßt sich entweder durch Verringerung des Stromgefälles oder durch Vermehrung der kleinsten Abflußmenge erreichen. Die Verringerung des Stromgefälles erfordert eine Kanalisierung des Stromes, bei der das Flußbett durch Stauanlagen in treppenförmig aufeinanderfolgende Haltungen mit künstlich gehobenem Wasserspiegel zerlegt, und bei der das an den Stauanlagen vereinigte Gefälle für die Schiffahrt durch Kammerschleusen überwunden wird. Das zweite Mittel, die Vermehrung der Wassermenge, erfordert Zuschußwasser aus künstlichen Staubecken, die im Oberlauf der Ströme oder ihrer Nebenflüsse durch Talsperren gebildet werden.

Ich wende mich nunmehr der Sonderbetrachtung der Elbe zu.

Die schiffbare, geregelte, d. h. mit natürlichem Gefälle fließende Elbe erstreckt sich aufwärts bis nach Aussig. Oberhalb von Aussig bis Melnik ist die Elbe, und von Melnik bis Prag ist die Moldau kanalisiert. Die Elbestrecke zwischen Melnik und Königgrätz ist in der Kanalisierung begriffen. Die Schleusen in den kanalisierten Strecken der Elbe und Moldau haben, soweit sie nicht als Schleppzugschleusen ausgebildet sind, bei 11 m Torweite und 2,5 m Einfahrttiefe eine nutzbare Kammerlänge von 73 m, deren Vergrößerung auf 85 m aber vorgesehen ist. Während in den kanalisierten Strecken jederzeit eine Wassertiefe von mindestens 2,1 m vorhanden ist, kann zurzeit noch die Wassertiefe auf der geregelten Elbe an den seichtesten Furtschwellen bei außergewöhnlich niedrigen Wasserständen so zurückgehen, daß die Schiffahrt gänzlich eingestellt werden muß.

Nachdem sich die Elbuferstaaten zufolge der Elbschifffahrts-Akte vom Jahre 1821 verpflichtet hatten, alle im Fahrwasser der Elbe sich findenden Hindernisse der Schiffahrt ohne Verzug auf ihre Kosten wegräumen zu lassen, setzten vor 100 Jahren die Regelungsbauten ein, die aber nicht nach einem einheitlichen Plan ausgeführt wurden, sondern im wesentlichen sich auf örtliche Verbesserungen beschränkten. Erst 20 Jahre später fand eine erstmalige Bereisung der Elbe seitens der Techniker sämtlicher Uferstaaten von Böhmen bis Hamburg statt. Im Jahre 1844 wurde die Additionalakte von den Elbuferstaaten vereinbart, nach welcher „geeignete Maßregeln zu treffen seien, um dem Fahrwasser der Elbe von Hamburg bis Tetschen bei einem Niedrigwasserstande, der 16 cm höher ist als der bekannte niedrigste vom Jahre 1842, wenigstens 94 cm Tiefe zu verschaffen und zu erhalten".

Und doch konnte auch ein Vierteljahrhundert später die Elbe noch nicht als geregelter Strom gelten. Zwar waren im Lande Sachsen bereits Parallelwerke zur Durchführung einer einheitlichen Mittelwasserbreite zur Ausführung gelangt, und auf der preußischen Elbestrecke zahlreiche, dem gleichen Zwecke dienende Buhnen vorhanden; aber nur auf einzelnen Strecken fanden sich diese Bauten vor. Der Strom wies sowohl zu breite und seichte Strecken, als auch Engstellen mit Auskolkungen und Uferabbrüchen auf. Auf der preußischen Elbestrecke insbesondere befanden sich noch zahlreiche Sandbänke, bis zu Mittelwasserhöhe hinaufreichend und zum Teil mit Weiden bewachsen, sowie auch tiefer liegende sogenannte Mittelsänder mit Stromteilungen. Die nicht festliegende Fahrrinne pendelte zwischen diesen Bänken und wandernden Bänken in schroffen, bisweilen den Strom fast rechtwinklig kreuzenden und sehr seichten Übergängen. Erhebliche Uferabbrüche und Beschädigungen schar liegender Deiche waren noch nicht behoben. Zahlreiche, im Flußbett liegende Baumstämme und die Stromschnellen mit felsigem Untergrunde bei Meißen, Torgau und Magdeburg boten weitere Schiffahrtshindernisse dar. Bei einer derartigen Beschaffenheit des stetigen Veränderungen unterworfenen Fahrwassers war die Talfahrt nur mit ortskundigen Lotsen möglich. Der Lotse „Haupter", so berichtet Roloff, fuhr im Handkahn voraus, peilte den Strom ab und steckte die Fahrrinne ab. Dem talwärts gehenden Schiffe folgte ein zweiter Handkahn mit dem „Stocktrecker", der die Zeichen wieder herauszog, wohl mit der Nebenabsicht, etwa nachkommenden Schiffen die Möglichkeit zu nehmen, die ausgesteckte Fahrt zu benutzen. Die Bergfahrt erfolgte zumeist mit Segel; die Schleppdampfer konnten entsprechend ihrem geringen Tiefgang nur eine kleine Schleppkraft entfalten. Die Reisen dauerten sehr lange und waren unsicher. Erst nachdem unter Festlegung bestimmter Normalbreiten die Mittelwasserregelung nach einem einheitlichen Plan durchgeführt war, verschwanden die Mittelsänder, wurden die schroffen Übergänge

schlanker und die Fahrttiefe größer, nahmen aber auch die Ansprüche der Schiffahrt zu.

Die Regelung der Elbe auf Mittelwasser ist vollendet, das Ziel der Additionalakte von 1844 erreicht. Aber dieses entspricht weder der wirklich kleinsten Abflußmenge, noch den heutigen Schiffahrtsanforderungen. Es war in der Voraussetzung gesteckt worden, daß das 1842er niedrigste Niedrigwasser nicht unterschritten werden würde. In den ungewöhnlich trockenen Sommern der Jahre 1904, 1911 und 1921 blieben jedoch die Abflußmengen und mit ihnen die Wasserstände so erheblich hinter den im Jahre 1842 beobachteten zurück, daß bei ihnen bereits mit 60 cm Wassertiefe der Additionalakte genügt wurde. Bei dieser Tiefe ist aber mit den heutigen, einen Leergang von etwa 40 cm aufweisenden Elbkähnen ein lohnender Verkehr nicht mehr aufrecht zu erhalten, wie denn auch tatsächlich in den genannten Sommern die Schiffahrt fast vollständig zum Erliegen kam.

So ist die Regelung auf Niedrigwasser unabweislich, und mit dem Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911, betreffend die Verbesserung der deutschen Schiffahrtsstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben ein entsprechender Entwurf vorgelegt worden, nach welchem die Elbe oberhalb der Saalemündung eine kleinste Fahrwassertiefe von 1,10 m und unterhalb jener eine solche von 1,25 m erhalten soll.

Nach diesem Entwurf wird das Gefälle der 121 km langen sächsischen Elbstrecke gruppenweise ausgeglichen. Die Mittelwasserregelung ist durch Parallelwerke bewirkt. Das Niedrigwasserbett erhält einen flachen trapezförmigen Querschnitt mit flacher Muldensohle. Die Kolkrinnen werden durch Querschwellen verbaut. Zu breite Strecken werden eingeengt. Die neuen Abflußquerschnitte erhalten auf etwa $^5/_6$ der Stromlänge mindestens 40 m Sohlenbreite bei 1,10 m kleinster Fahrwassertiefe und 91 m Spiegelbreite. Der übrige Teil des Stromes umfaßt Flußstrecken mit stärkerem Gefälle, in denen daher die Sohlenbreite stellenweise bis auf 31 m verringert werden muß.

Die verlangte Tiefe von 1,10 m bei dem niedrigsten Wasserstande des Jahres 1904 ist innerhalb Sachsens auf 104 km Länge vorhanden. 21 km der sächsischen Strecke sind bereits nach dem neuen Plane auf Niedrigwasser geregelt, während auf nur 18 km Länge in verschiedenen, örtlich voneinander getrennten Strecken die Kleinsttiefe von 1,10 m noch nicht erreicht ist.

Der 310 km lange Stromabschnitt von der sächsisch-preußischen Grenze bis zur Havelmündung weist mit Ausnahme der Strecke bei Magdeburg eine ziemlich gleichmäßige Abnahme des Gefälles auf. Er ist durch Buhnen auf Mittelwasser geregelt. Die Hohlufer sind vielfach nach Ausfüllung der Buhnenfelder mit Baggergut durch Deckwerke gesichert. Vor den Buhnen entstandene Kolke sind durch unter Wasser liegende Kopfschwellen in Verlängerung der Buhnen durchbaut worden. Im Jahre 1909 waren die im Reichsgesetz von 1911 erstrebten Ziele auf 81 v. H. der Stromlänge von der sächsisch-preußischen Grenze bis Magdeburg und auf 92 v. H. der Stromlänge von Magdeburg bis zur Havelmündung erreicht. Es bedarf daher nur noch des Ausbaues der verhältnismäßig kurzen Strecken, in denen die erstrebte Mindesttiefe noch nicht ständig vorhanden ist. Bei diesem Ausbau sollen dort, wo der Abstand der vorhandenen Buhnen noch zu groß ist, neue Buhnen eingelegt, vor den das Mittelwasser begrenzenden Buhnen flach auslaufende Grundschwellen vorgestreckt und Hohlufer durch Deckwerke ausgebaut werden. Alle diese Bauten werden so angelegt, daß der bisherige Wasserabfluß keine Veränderung erleidet. Die zu flachen Übergänge sollen erstmalig durch Baggerung vertieft werden. Die so erhaltenen Tiefen werden durch die verstärkte Stromkraft der ausgebauten Strecke erhalten.

Die 150 km lange Stromstrecke unterhalb der Havelmündung bis zur Flutgrenze bei Geesthacht ist zwar in gleicher Weise wie die vorige Strecke bereits auf Mittelwasser geregelt, aber es ist noch nicht gelungen, die Stromsohle festzulegen, so daß die hier bei Niedrigwasser zutagetretenden Sände wandern und der Talweg bei jedem Hochwasser wechselt. Das ist in der zu großen Strombreite, in der leichten Beweglichkeit des hier auftretenden feinen Sandes und namentlich auch in dem Vorhandensein gerader Stromstrecken begründet. Hier ist also der Talweg durch Vorbau der Buhnen und Vorlage von Kopfschwellen so zu führen und festzulegen, daß er auch in den geraden Strecken eine dem Abflußvorgange bei Niedrigwasser entsprechende natürliche Schlängelung erhält und dauernd behält. So bedarf es hier einer durchlaufenden Niedrigwasserregelung. Auch hier liegen die geplanten Regelungswerke unter Niedrigwasser, auch hier bewirkt die Niedrigwasserregelung lediglich die Umgestaltung des untersten Teiles des Stromquerschnittes, vermeidet somit gewaltsame Eingriffe in das Strombett. In der tieferen und schmaleren sowie geschlängelt verlaufenden Niedrigwasserrinne werden die auf den Übergängen einmal hergestellten Tiefen sich dauernd erhalten, weil das Wasser, welches die für den Abfluß günstiger geformten Furtquerschnitte durchströmt, nur noch eine geringe Einbuße an Stromkraft in den oberhalb gelegenen Krümmungsquerschnitten erleidet, und weil die jetzt wandernden Sände festgelegt, ortsbeständig gemacht werden. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß nicht nur hydrotechnische Berechnungen, wie auch ich sie unabhängig von der Strombauverwaltung angestellt habe, sondern auch bereits ausgeführte Versuchsbauten die Erreichbarkeit des angestrebten Zieles erwiesen haben.

Die im Flutgebiete liegende 23 km lange Stromstrecke von Geesthacht bis zur Seevemündung wird in der gleichen Weise ausgebaut wie die vorige Strecke. Nur wird die Niedrigwasserrinne mit Rücksicht auf die Flutverhältnisse von Längsdämmen eingefaßt, die durch Anschlußwerke mit dem Ufer oder mit bereits vorhandenen Buhnen verbunden werden.

Besondere Schwierigkeiten bietet die Stromstrecke bei Magdeburg. Hier spaltet sich der Strom in die 6,5 km lange Stromelbe und die 5,5 km lange alte Elbe. Letztere ist durch ein festes Wehr gesperrt, das bei Niedrigwasser der Stromelbe die gesamte Wassermenge zuweist. Die Stromelbe, die allein von der Schiffahrt benutzt werden kann und fast in voller Ausdehnung an beiden Ufern dem örtlichen Umschlagverkehr dient, hat eine geringere Breite und ein wesentlich stärkeres Gefälle als die ober- und unterhalb anschließenden Flußstrecken. Ferner ziehen sich mehrere Felsbänke durch das Strombett, von denen die eine, der Domfelsen, bei kleinen Wasserständen in etwa halber Breite zutage tritt. Es ist bei dieser Sachlage ausgeschlossen, eine Mindestwassertiefe von 1,25 m durch Regelung herzustellen, denn eine solche würde nur durch eine weitere Einschränkung der Flußbreite möglich sein, die sich mit Rücksicht auf den Schiffsverkehr und die vorhandenen Verladeufer verbietet. Das erstrebte Ziel läßt sich am besten durch die Erbauung eines rechtselbischen Umgehungskanals für die durchgehende Schiffahrt erreichen. Ein solcher ist mit 9 km Länge und mit zwei Endschleusen geplant, von denen die obere bei Niedrigwasser, die untere bei höheren Wasserständen offen stehen würde. Die Stromelbe innerhalb Magdeburgs, deren weiterer Ausbau sich dann erübrigen würde, verbliebe hierbei dem Ortsverkehr.

Die Gesamtbaukosten dieser Niedrigwasserregelung sind vor dem Kriege auf 90 Mill. Mark geschätzt. Die Bauzeit war auf 15 Jahre bemessen worden.

Nun ist, wie Ihnen bekannt, der Bau des Weser-Elbe-Kanals nach der sogenannten Mittellinie beschlossen worden, an welche das mitteldeutsche Industriegebiet unter Benutzung der Saale und Elbe angeschlossen werden soll. Für die Elbestrecke von der Saalemündung bis zur oberen Abzweigung des Umgehungskanals und von dessen unterer Ausmündung bis zur Abzweigung des Ihlekanals ist aber die nach dem Regelungsentwurf vorgesehene Mindesttiefe von 1,25 m für den Kanalverkehr nicht ausreichend. Für die 1,75 m tiefgehenden und 1,95 m Wassertiefe erfordernden Kanalschiffe soll auf der genannten Strecke die Elbe durch eine über den Entwurf vom Jahre 1911 hinausgehende Regelung eine größere Fahrtiefe erhalten. Durch weiteres Vorziehen der Kopfschwellen und den Einbau von Buhnen dort, wo der Abstand der vorhandenen zu groß ist, soll die Sohle des Fahrwassers auf 50 m Breite eingeschränkt und das Flußbett eine solche Querschnittgröße und -form erhalten, daß ohne Änderung des Gefälles und ohne Senkung des Wasserspiegels die Wassermengen abgeführt werden. Hierdurch würde beim Kleinstwasser eine Fahrtiefe von etwa 1,60 m erreicht werden.

Sie werden nun fragen: Kann nicht durch eine solche „verschärfte“ Regelung auch die Kleinsttiefe oberhalb der Saalemündung und unterhalb der Abzweigung des Ihlekanals auf das gleiche Maß erhöht werden? Das ist betriebstechnisch für die obere Strecke deshalb ausgeschlossen, weil hier bereits nach dem bisherigen Entwurf die Sohlenbreite der Fahrrinne bis auf das für den Schiffahrtsbetrieb zulässige Maß eingeschränkt werden soll und für die untere Strecke hydrotechnisch nicht erreichbar, weil hier wegen des feinsandigen Bettmaterials die Querschnittform wesentlich flacher gestaltet werden müßte. Man würde abwärts der Ihlekanalmündung bis herunter nach Hamburg durch eine verschärfte Regelung wahrscheinlich eine kleinste Wassertiefe von etwa 1,40 m erreichen können, falls, was noch besonders untersucht werden müßte, die dazu erforderlichen Aufwendungen mit dem zu erreichenden Vorteile im Einklang stehen sollten.

Läßt sich somit durch eine verschärfte Niedrigwasserregelung auf der von den Kanalschiffen zu befahrenden Strecke von der Saalemündung bis zur Abzweigung des Ihlekanals eine Kleinsttiefe von 1,60 m erreichen, so können die noch fehlenden 40 cm durch Zuschußwasser aus Saaletalsperren beschafft werden. Und zwar ist eine Talsperre bei Hohenwarthe mit einem Beckeninhalt von 190 Mill. cbm nebst einem Ausgleichweiher von 1 Mill. cbm Fassungsraum, sowie eine solche bei den Bleilöchern oberhalb Burgk von etwa 215 Mill. cbm nebst einem Vorbecken von 25 Mill. cbm Stauraum geplant. Nach den von mir geprüften, sehr vorsichtig aufgestellten amtlichen Berechnungen würde selbst in der trockensten

Zeit die Wasserführung in der schärfer geregelten Strecke durch das Zuschußwasser aus diesen Talsperren so aufgehöht werden, daß die Wassertiefe nicht unter 1,95 heruntergehen würde. Im Durchschnitt — aber nicht in allen Jahren — würde die Kleinstwassertiefe 2,20 m betragen. In dem sehr trockenen Jahre 1911 hätte mit dem Zuschußwasser eine Wassertiefe von 2,05 m für den Kanalverkehr dauernd aufrecht erhalten werden können. Der Betriebsplan ist so aufgestellt, daß der gesamte Zuschuß keine für die Kraftnutzung an den Sperren ungünstige Größe erreicht. Das Zuschußwasser kommt auch der Elbe abwärts des Ihlekanals zugute, wenn natürlich auch die Aufhöhung des Fahrwassers mit dem größeren Profil geringer wird. Immerhin wird noch bis Hamburg eine Erhöhung der Fahrtiefe um etwa 15 cm eintreten. Selbstverständlich nimmt die Vermehrung der Wassertiefe durch Zuschußwasser mit wachsendem Wasser ab und wird sich bei Mittelwasser kaum noch bemerkbar machen.

Diese Verhältnisse würden eine weitere Verbesserung erfahren, wenn das seit längerer Zeit von Böhmen geplante große Staubecken im Berauntal unterhalb von Pilsen mit einem Beckeninhalt von 600 Mill. cbm gebaut werden würde. Nach den dafür vorliegenden Entwürfen würden der Elbe in wasserarmen Zeiten 28 cbm Zuschußwasser in der Sekunde zugeführt werden können, wodurch für die niedrigsten Wasserstände eine weitere Vermehrung der Wassertiefe erzielt werden würde, die unterhalb von Magdeburg noch etwa 15 cm betragen würde.

Ich darf also das Ergebnis der bisher vorliegenden Erhebungen dahin zusammenfassen, daß die weitere Verbesserung des Elbefahrwassers in der Hauptsache durch die Niedrigwasserregelung erreicht, daß aber ein noch besserer Zustand durch Zuschußwasser aus Sammelbecken herbeigeführt werden kann.

Die lediglich durch Niedrigwasserregelung günstigstenfalls zu erreichende Wassertiefe beim niedrigsten Wasserstande beträgt von der Landesgrenze bis zur Saalemündung 1,10 m,
von der Saalemündung bis zum Ihlekanal 1,60 m,
von dem Ihlekanal bis Hamburg . . . . . 1,40 m.

Bei diesen Tiefen betragen die gemittelten Sohlenbreiten der Fahrrinne in Sachsen etwa 43 m, bis zum Ihlekanal etwa 50 m und bis nach Hamburg etwa 150 m bei gemittelten Wasserspiegelbreiten von etwa 90 m, 115 m und 220 m.

Die nutzbare Fahrrinne erhält also für den Schiffahrtsbetrieb ausreichende Breiten. Mit der erwähnten Einschränkung der Sohlenbreite bis auf 31,0 m in den kurzen sächsischen Strecken großen Gefälles muß sich die Schiffahrt abfinden. Daß ihr solches zugemutet werden darf, zeigt das Beispiel des der Großschiffahrt dienenden Maines. Zwar könnte die sächsische Elbe oberhalb von Riesa kanalisiert werden, da hier nicht, wie in der preußischen Elbe, Rücksichten auf die Vorflut eine solche Maßnahme verbieten würden. Die Schiffahrttreibenden werden aber lieber die geringen Unbequemlichkeiten des Durchfahrens der wenigen und nur kurzen Engstrecken des freien Stromes ertragen, die überdies doch nur ausnahmsweise in Zeiten sehr großer Trockenheit auftreten, als die außerordentliche und dauernde Behinderung der Schiffahrt durch die Schleusen einer kanalisierten Strecke.

Mit Zuschußwasser aus den Saaletalsperren erfährt die Kleinstwassertiefe auf der Strecke von der Saalemündung bis zum Ihlekanal eine Erhöhung auf 2,00 m und auf der anschließenden unteren Strecke bis Hamburg eine solche auf 1,60 m.

Durch Zuschußwasser auch aus der Berauntalsperre endlich würden die Kleinstwassertiefen in den drei genannten Strecken sich auf etwa 1,35, 2,20 und 1,75 m, also gegen jetzt um das 2¼- bis reichlich 3-fache, erhöhen.

Den so günstigstenfalls zu erreichenden Fahrwasserverhältnissen werden sich die Abmessungen der Frachtkähne und Schleppdampfer anzupassen haben, denn jene sind an gegebene hydrotechnische Gesetze gebunden, während solche bindenden Naturgesetze für die Schiffsgrößen nicht vorliegen. Diese werden vielmehr mitbestimmt durch Erwägungen wirtschaftlicher Art, denen eine weit größere Bewegungsfreiheit zu eigen ist. Freilich dürfen diese wirtschaftlichen Erwägungen nicht rein theoretisch angestellt werden. Bei einem solchen Vorgehen würde sich z. B. vielleicht für Kähne von 2000 t und mehr Ladefähigkeit eine größere Wirtschaftlichkeit ergeben als für kleinere Fahrzeuge. In Wirklichkeit aber wird es schwer sein, wenn nicht besondere Verhältnisse vorliegen, auf der Elbe regelmäßig geschlossene Ladungen von solcher Größe zu erhalten. Muß aber der große Kahn in der Hauptsache mit nicht voller Ladung fahren, dann wird er weniger wirtschaftlich als ein voll beladener kleinerer Kahn.

Wie ist es nun mit den heutigen Abmessungen der Elbkähne? Ihre Breite erreicht in einem vereinzelten Falle das Maß von 11,90 m. Inzwischen ist aber durch Verordnung der Uferstaaten die größte Breite der Elbkähne auf 11 m und ihre größte Länge auf 76 m festgesetzt worden. Solche Schiffe sind auf den Verkehr auf der Elbe abwärts Aussig angewiesen und können noch den Elbe-Trave-Kanal und später den Mittelland-Kanal benutzen, dessen Schleusen 12 m Breite erhalten. Elbeschiffe, die auf der kanalisierten böhmischen Elbe und Moldau fahren wollen, dürfen mit Rücksicht auf die dortigen Schleusenabmessungen höchstens 10,4 m breit sein.

Wird man in Zukunft mit 11 m breiten Elbeschiffen in größerer Zahl zu rechnen haben? Ich glaube nicht, denn schon das Begegnen von Schleppzügen mit 10 m breiten Schiffen wird in der schmalen Kleinstwasser-Fahrrinne oberhalb der Saalemündung sich schwierig gestalten. In den Kreisen der Elbereedereien wird sogar zum Teil die Meinung vertreten, daß eine Breitenbeschränkung auf 8 m ohne Scheuerleisten ratsam sei. Und es ist nicht ohne Bedeutung, festzustellen, daß das am häufigsten auf der Elbe verkehrende Frachtschiff der Plauer Kanalkahn von 65 m Länge, 8 m Breite und 1,9 m Volltauchung mit etwa 750 t Ladefähigkeit ist.

Im Jahre 1911 wies die Elbeflotte neben 835 Schiffen von 600—800 t nur 281 Schiffe von über 800 t auf. Und von den in dem Jahrzehnt 1902—1912 neuerbauten 591 Schiffen besitzen zwei Drittel eine Tragfähigkeit von 600—800 t und nur ein Drittel eine solche von über 800 t.

M. E. dürfte es den zu erreichenden Verhältnissen des Elbefahrwassers am besten entsprechen, die Schiffsbreite einschließlich dünner Scheuerleisten auf 9,2 m, die Tauchung auf 1,90 m und mit Rücksicht auf die Krümmungen der Kleinstwasser-Fahrrinne sowie auf die Steuerfähigkeit der Schiffe die Schiffslänge auf 80 m zu begrenzen, mit welchen Maßen eine Tragfähigkeit von 1000 t erreicht würde.

Auf allen unseren Strömen hat sich nun gezeigt, daß mit der Verbesserung des Fahrwassers nicht nur die Anforderungen der Schiffahrt gestiegen, sondern auch über das Maß der überhaupt erreichbaren Verbesserung hinausgewachsen sind: die Schiffsabmessungen sind stets denen des Fahrwassers vorausgeeilt. Und doch sollten die erreichbaren Abmessungen des Fahrwassers die Regulatoren für die Schiffsgrößen sein, da die letzteren nicht die Bestimmenden für das Fahrwasser sein können. Und nur dann werden die Klagen der Schiffer über die schlechte Beschaffenheit unserer Ströme aufhören, wenn durch hydrotechnische Untersuchungen festgestellt ist, welcher Grad der Schiffbarkeit im günstigsten Falle durch Regelung erreicht werden kann. Ich gebe mich der Hoffnung hin, daß das Ihnen vorgetragene Ergebnis zur Klärung der Anschauungen im Kreise der Elbeschiffahrtsinteressenten beitragen wird.

Deutschland ist ein armes Land geworden. Es ist heute nicht abzusehen, wann die Mittel zur Ausführung des Ausbaues der Elbe bereitgestellt werden können. Aber gerade in unserer wirtschaftlichen Not dürfen wir all das nicht aus dem Auge verlieren, was zur Stärkung unserer Wirtschaft beitragen kann, und dazu gehört nicht in letzter Linie der Ausbau der Verkehrswege und insbesondere der Wasserstraßen. Und hatte sich schon in unsern glänzenden Zeiten vor dem Kriege der Gedanke Geltung verschafft, daß ebenso wie die Baukosten der Kanäle auch die Aufwendungen zur Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen von der Schiffahrt in Form von Abgaben wieder eingebracht werden müssen, so werden bei der heutigen Finanzlage des Reiches erst recht nur solche Pläne verwirklicht werden können, für welche diese Voraussetzung zutrifft. Und so wird auch der Ausbau der Elbe, wenn überhaupt die Mittel dafür flüssig gemacht werden können, die Erhebung von Schiffahrtsabgaben zur notwendigen Voraussetzung haben.

Sie wissen, daß im Vertrag von Versailles auch die Elbe als international erklärt worden ist. In der internationalen Kommission befinden sich vier deutsche, zwei tschechoslowakische und je ein englischer, französischer, italienischer und belgischer Vertreter. Diese Kommission hat sich auf die Elbeschiffahrtsakte von diesem Jahre geeinigt, nach deren Bestimmungen für bedeutende Stromverbesserungen, die zur Erleichterung der Schiffahrt dienen, die Kommission „mäßige" Abgaben gestatten kann, die so bemessen sein müssen, daß sie im Verhältnis stehen zu dem Nutzen, der den Elbefahrzeugen aus dem verbesserten Zustande der Fahrrinne erwächst. Auch kann die Kommission ein Bauprogramm für Verbesserungen aufstellen, die sie für notwendig hält, mit der Wirkung, daß die beteiligten Staaten zu seiner Ausführung verpflichtet sind, sofern ihnen daraus keine unmittelbaren Kosten erwachsen, d. h. keine solchen Aufwendungen, für die sie keine Deckung durch Schiffahrtsabgaben oder durch Beiträge Dritter erlangen können.

Da in dieser Kommission die Vertreter der beiden Elbeuferstaaten die Mehrheit bilden, und auch nur die beiden Elbeuferstaaten wirkliche Sachverständige, d. h. mit den Verhältnissen des Elbestroms Vertraute, stellen können, so dürfen wir uns wohl der Hoffnung hingeben, daß der vom Reichsverkehrsministerium aufgestellte Regelungsentwurf die Grundlage für die weiteren Arbeiten der Kommission bilden wird.

Wir befinden uns in der Stadt, die seit nunmehr 56 Jahren der Sitz der Elbestrombauverwaltung ist. Ich hätte Ihnen nicht das Bild von dem Wesen der Flußregelungen und insbesondere der Elberegelung entwickeln können, ohne die grundlegenden, tiefgründigen und unermüdlichen Arbeiten dieser Behörde. Mit

besonderer Genugtuung darf ich feststellen, daß gerade die bei der bisherigen Elberegelung befolgten Methoden und Maßnahmen für die Flußbau-Ingenieure des In- und Auslandes schulemachend und vorbildlich geworden sind. Und dem Techniker geziemt es, am Schluße seines technischen Vortrages der Wirksamkeit der Elbestrombauverwaltung dankend zu gedenken.

Magdeburg als Binnenhafen und seine Beziehungen zum Mittellandkanal.

Von Stadtrat Prof. Dr. Landsberg, Magdeburg.

Die Geschichte des Mittellandkanals kann als ein Musterbeispiel für die Tatsache gelten, wie schädlich es ist, wenn wirtschaftliche Fragen unter politischen Gesichtspunkten behandelt werden. Im alten Preußischen Landtag war die Vorlage der Spielball der damaligen Mehrheitsparteien, die ihn trotz des Eintretens der Krone soweit verstümmelten, daß er nur ein Stückwerk blieb, ohne Abschluß nach Osten, also seinen Hauptzweck, die Schaffung einer Verbindung des westlichen und östlichen Wasserstraßennetzes, nicht erfüllen konnte. Im neuen Landtag nach dem Kriege wurde er von sämtlichen Parteien einstimmig angenommen. Diese Einstimmigkeit erscheint uns heute so selbstverständlich, daß wir die Gründe gar nicht mehr zu fassen vermögen, welche seinerzeit zur Ablehnung führten. Es wurde damals von den agrarischen Parteien des Ostens die Befürchtung geltend gemacht, daß der Mittellandkanal ein Einfallstor für das ausländische Getreide nach dem Osten werde und damit die Landwirtschaft des Ostens durch Preisunterbietung schädigen würde. Wer jedoch das zurzeit bestehende deutsche Wasserstraßennetz als Grundlage der deutschen Wirtschaft unbefangen betrachtet, wird umgekehrt zugeben müssen, daß gerade die natürlichen Wasserstraßen in ihrem vorwiegend nordsüdlichen Lauf das gegebene Einfallstor für die Auslandseinfuhr sind, während das Fehlen der ostwestlichen Wasserstraßen den Inlandsmarkt zersplittert und dadurch erheblich schädigt. Tatsächlich zeigt auch die Binnenschiffahrtsstatistik vor dem Kriege für den Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen einen weit größeren Anteil des Auslandsverkehrs als bei den Eisenbahnen. Nehmen wir z. B. die Verhältnisse Magdeburgs und der Elbe, so schwammen auf dieser von Magdeburg und den Hafenplätzen seiner Umgebung aus der Zucker und das Kali stromabwärts dem Weltmeere zu, als wichtige Ausfuhrgüter der deutschen Wirtschaft.

Kohlen gelangten in beiden Richtungen zur Verschiffung, stromabwärts kam die böhmische Braunkohle, für welche Magdeburg einer der Haupthandelsplätze war und trat hier mit der mitteldeutschen Braunkohle in scharfen Wettbewerb, stromaufwärts die englische Kohle, welche über Hamburg bis nach Magdeburg kam und hier der westfälischen Kohle, der der direkte Wasserweg nach Magdeburg fehlte, erhebliche Konkurrenz bereitete. In gleicher Weise bewegten sich auch Holz als Einfuhrgut in verschiedenen Richtungen dem Magdeburger Hafen zu. Von Süden aus Böhmen, von Norden auf dem Elbe-Trave-Kanal über Lübeck aus den nordischen Ländern, von Osten über Weichsel und Oder sowie die märkischen Wasserstraßen aus Polen und Galizien, aber auch hier fehlte die Verknüpfung nach dem Westen, der hinsichtlich des wichtigen Bezuges der Grubenhölzer aus dem Osten vielfach auf die Eisenbahn angewiesen war. Der Krieg hat alle diese Verhältnisse von Grund aus geändert. Der ungünstige Stand der deutschen Mark erschwert die Einfuhr und nötigt uns, uns mehr als früher auf die heimische Wirtschaft zu stützen. Dies wird jedoch heute dadurch erschwert, daß der Verkehr der heimischen Wirtschaft, wenigstens soweit er über die Wasserstraßen geht, an der Elbe Halt machen muß, daß das Stück Magdeburg-Hannover des Mittellandkanals noch fehlt. Diese Lücke macht sich heutzutage noch dadurch besonders empfindlich fühlbar, daß die Eisenbahn nach dem Kriege ihre volle Leistungsfähigkeit eingebüßt hat, daß der vor dem Kriege nur zeitweise auftretende Wagenmangel leider zu einer ständigen Erscheinung geworden ist, daß man sogar von Zeit zu Zeit für bestimmte Plätze zu Gütersperren seine Zuflucht nehmen muß, um den in Verwirrung gekommenen Verkehr der Eisenbahn wieder zu entwirren. Was es bedeutet, wenn z. B. ein Platz wie Hamburg längere Zeit für den Güterverkehr gesperrt ist und es dadurch der deutschen Ausfuhr unmöglich ist, ihre Waren über See dort zu verladen, liegt auf der Hand.

Eine vollständige Behebung dieser Mängel kann und wird hier erst dann eintreten, wenn der Eisenbahn die Massengütertransporte bei langen Strecken von dem Wasserweg abgenommen werden und dadurch ihr Wagenumlauf erheblich beschleunigt wird. Die Verknüpfung der östlichen und westlichen Wasserstraßen in Magdeburg ist aber noch dadurch ganz besonders notwendig geworden, daß der mitteldeutsche Wirtschaftsbezirk, dessen Hauptbinnenhafen die Stadt Magdeburg ist, durch den Krieg und seine Folgen an wirtschaftlicher Bedeutung erheblich gewonnen hat. Das Abschneiden blühender Grenzprovinzen vom Mutterlande hat den Blick auf die Mitte gelenkt. Die ständig wachsenden Beförderungskosten geben der Mitte des Reiches einen natürlichen Vorsprung. Des weiteren haben die Folgen des Krieges die reichen Schätze Mitteldeutschlands in ihrer Bedeutung erhöht. Die Bedeutung des mitteldeutschen Bezirks für die deutsche Wirtschaft gründet sich hauptsächlich auf drei Produkte: Braunkohle, Kali und Zucker. Allein die nähere Umgebung Magdeburgs, die beiden sächsischen Regierungsbezirke Magdeburg und Merseburg nebst den anschließenden Freistaaten Braunschweig und Anhalt liefern der deutschen Wirtschaft, obwohl sie nur 6 Prozent der Fläche des Deutschen Reichs umfassen, über zwei Fünftel der Gesamterzeugung an Zucker, Braunkohlen und Kali. Die Bedeutung der Braunkohle ist vor allem aber dadurch gewachsen, daß Deutschland erhebliche Teile seiner Steinkohlenlager durch den Krieg verloren hat, während bei anderen die Erzeugung infolge der Leistungen der Reparationen für die Entente der deutschen Wirtschaft nur zu einem Bruchteile zugute kommt. So wird die Steinkohle zum Teil durch Braunkohle ersetzt werden müssen, eine Umwandlung, die im mitteldeutschen Wirtschaftsbezirk am intensivsten vor sich gegangen ist, wo die Industrie die Rohbraunkohle bereits in steigendem Maße als Kesselfeuerung verwendet und der Hausbrand sich auf die aus der Rohbraunkohle hergestellten Briketts stützt. Dazu kommt, daß die Braunkohle die Grundlage für die Elektrizitätsversorgung des Bezirks und darüber hinaus für die angrenzenden Gebietsteile (z. B. auch die Großstädte Leipzig und Berlin) bildet und hier die Elektrisierung der ersten Fernstrecken Leipzig-Magdeburg möglicht macht.

Die Erwähnung des Zuckers erinnert an die Tatsache, daß der Wirtschaftsbezirk, dessen Mittelpunkt die Stadt Magdeburg ist, man kann sagen, glücklicherweise kein reiner Industriebezirk ist, sondern sich auf eine Landwirtschaft von höchster Blüte und intensivster Bodenkultur stützen kann. Wir erwähnen hier nur, daß sowohl die Magdeburger Börde als die Altmark für Zuckerrüben, Getreide und Kartoffeln ein Saatgut höchster Qualität hervorbringt, welches nicht nur in Deutschland bestens bekannt ist, sondern auch in die ganze Welt geht. Dazu kommt, daß Mitteldeutschland in seinen Kalischätzen neben der Braunkohle einen zweiten Rohstoff dem Bergbau abgewinnt, dessen Bedeutung trotz der Verminderung seiner Ausfuhr für die deutsche Wirtschaft dadurch gewachsen ist, daß wir zum Ausfall der abgetrennten östlichen Provinzen ganz besonders genötigt sind, zur intensivsten landwirtschaftlichen Benutzung überzugehen. Braunkohle und Kali bilden auch die Grundlage für eine blühende chemische Industrie, während zugleich Bergbau und Landwirtschaft den Nährboden für die weltberühmte Maschinenindustrie des Bezirks, die ihren Mittelpunkt in der Stadt Magdeburg hat, abgeben.

Bei der günstigen Lage der Stadt Magdeburg ist es verständlich, daß sie seit altersher ein großer Handels- und Schiffahrtsplatz gewesen ist. Lange, bevor die bedeutende Industrie sich in ihren Mauern entwickelte, haben hier Handel und Verkehr geblüht und die ersten Gemeindebetriebe, von denen die Geschichte der Stadt Magdeburg erzählt, waren dem Handel und der Schiffahrt gewidmet. In neuerer Zeit sind die städtischen Einrichtungen zur Bewältigung des Magdeburger Schiffs- und Umschlagsverkehrs selbstverständlich erheblich verbessert. Im Norden der Stadt wurde gegen Ende des vorigen Jahrhunderts ein großer Handelshafen angelegt, der seitdem vielfältigen Ausbau erfahren hat. Daran schließt sich nördlich das städtische Industriegelände mit Bahn- und Wasseranschluß, welches mit der Stadt durch eine Straßenbahn verbunden, bereits außerordentlich stark besiedelt ist. Die von der Preußischen Landesversammlung beschlossene Linienführung des Mittellandkanals, welcher nördlich von Magdeburg die Elbe in einer großartigen Kanalbrücke überschreiten wird, gibt der Stadt Magdeburg Gelegenheit, ihre Anlagen nicht nur unmittelbar durch einen Stichkanal an den Kanal anzuschließen, sondern auch auf dem dazwischen liegenden Gelände ein neues großartiges Handels- und Industriehafengebiet zu entwickeln. Die Pläne sind im Einvernehmen mit dem staatlichen Kanalbauamt bereits aufgestellt und in der Abteilung Verkehrswesen der Mitteldeutschen Ausstellung für Siedlung, Sozialfürsorge und Arbeit Magdeburg 1922 der Oeffentlichkeit unterbreitet worden. So ist Magdeburg gerüstet, den großen Verkehr, der sich nach der Vollendung des Mittellandkanals hier entwickeln wird, aufzunehmen. Möge es noch die gegenwärtige Generation erleben, daß die vor dem Kriege leider versäumte Vollendung des Mittelstückes zwischen den östlichen und westlichen Wasserstraßen nachgeholt wird.

Bericht über die Plenarversammlung des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt am 25. August 1922 in Magdeburg.

Am 25. August fand in Magdeburg in der Börse eine Plenarversammlung des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt statt. Die zur Beratung stehenden Fragen waren im allgemeinen vertraulicher oder interner Natur. Von allgemeinem Interesse waren nur die in nachstehendem Bericht angeführten Beratungsgegenstände.

Landes-Eisenbahnräte.

Trotzdem im Schlußsätz des § 4 der Verordnung über Beiräte für die deutsche Reichsbahn vom 24. 4. 1922 gesagt ist, daß in jedem Landeseisenbahnrat in der Regel ein Vertreter der Binnenschiffahrt sein soll, ist bei den Ernennungen zu den Landeseisenbahnräten durch den Preußischen Minister für Handel und Gewerbe diese Bestimmung nicht in ausreichender Weise befolgt worden. Von den neun preußischen Landeseisenbahnbeiräten Berlin, Breslau, Erfurt, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Köln, Königsberg i. Pr. und Magdeburg hat die Binnenschiffahrt nur in vieren einen Sitz erlangt. Diese mangelnde Berücksichtigung der Binnenschiffahrt wurde zum Gegenstand längerer Erörterungen gemacht und führte zu dem Beschluß, durch eine erneute Eingabe an den Preußischen Minister für Handel und Gewerbe, die auch dem Herrn Reichskanzler und dem Herrn Reichsverkehrsminister zur Kenntnis gegeben wurde, erneut die Berücksichtigung der Binnenschiffahrt entsprechend obiger Verordnung zu fordern und zu verlangen, daß zunächst bei der gegenwärtigen Lage die Beteiligung der Binnenschiffahrt an den Landeseisenbahnräten Berlin und Hannover gefordert werden müsse. Diese beiden Beiräte erscheinen besonders wichtig, weil Berlin den Zentralpunkt und den Durchgangspunkt für die märkische Schiffahrt, die Oder und die Elbe bildet, und Hannover der einzige Ort ist, an dem die vielen Interessen der Schiffahrt für das Kali- und Salzgebiet Mitteldeutschlands, des Mittellandkanals und der westdeutschen Kanäle vertreten werden können.

Tariffrage.

Bei Besprechung dieser Angelegenheit wurde der Entwurf der Reichsbahn über die Neugestaltung der Eisenbahntarife und der organischen Einarbeitung der bisher stattgehabten prozentualen Tarifaufschläge eingehend erörtert. Die Vorlage trägt den Bedürfnissen der Binnenschiffahrt in der vorgebrachten Form in keiner Weise Rechnung. Vor allem hat die seit langer Zeit und durch verschiedene Eingaben angestrebte Einführung von Ausgleichstarifen keine Berücksichtigung gefunden. Aus diesem Grunde wurden die Vertreter im Reichseisenbahnrat beauftragt, erneut auf die Forderungen der Binnenschiffahrt, die gerade, was Ausgleichstarife anbetrifft, als lebenswichtig bezeichnet wurden, hingewiesen. Das bezeichnete Vorgehen hat den Erfolg gehabt, daß der Reichseisenbahnrat in seiner Sitzung vom 30. 8. folgenden Antrag des Generaldirektors Dr. h. c. Ott angenommen hat:

„Mit dem Staffeltarifsystem und seinem organischen Ausbau sind für die am Wasserstraßenverkehr interessierten Wirtschaftskreise tiefgehende, ihre Existenz unmittelbar gefährdende Nachteile verknüpft. Der Reichseisenbahnrat beantragt, die Verwaltung der Reichsbahn möge noch im laufenden Jahre eine Vorlage einbringen, welche unbeschadet der Aufrechterhaltung des Staffeltarifsystems die mit demselben verbundenen Schädigungen für die an der Binnenschiffahrt interessierten Kreise nach Möglichkeit beseitigt."

Bewachungskosten bei Ueberwinterung.

Die Abmachungen mit den Versicherungsgesellschaften über die Bewachungskosten bei Ueberwinterung sind auf den einzelnen Stromgebieten verschieden und verursachen durch ihre alljährlichen Verhandlungen immer wiederkehrende Schwierigkeiten. Aus diesem Grunde wurde eine Kommission eingesetzt, die den Auftrag erhielt, für sämtliche Stromgebiete, möglichst noch vor Beginn des Winters, einheitliche Grundsätze über diesen Gegenstand als Grundlage für Verhandlungen mit den Versicherungsgesellschaften zu finden.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Der Besuch der Miama war am ersten Sonnabend und Sonntag des August wiederum ganz außerordentlich zufriedenstellend. Rund 150 000 Besucher belebten am Sonntag das Ausstellungsgelände bei herrlichstem Sommerwetter. Nach den bisherigen Ergebnissen erhebt sich die Statistik des Tageskartenverbrauches weit über den Durchschnitt der Besucherzahl selbst großer internationaler Ausstellungen der Vorkriegszeit. Auch der internationale Besuch ist recht befriedigend. Am 2. September ist eine Delegation von sieben Herren der Stadtverwaltung Madrid (Stadtverordnete und städtische Ingenieure) unter Führung des volkswirtschaftlichen Beirates der Siemens-Schuckert-Werke, Herrn Martin de Paul, Madrid, nach Deutschland abgereist, um die Mitteldeutsche Ausstellung zu besichtigen. Der Präsident der Delegation ist der Stadtverordnete Alfredo Serrano Jover, Abgeordneter für Madrid, Diplomat. Als Delegationsmitglieder nehmen teil der bekannte spanische Arzt Dr. José Alvarez Villiamil, der Chefredakteur Antonio Lopez Baeza und der Arbeiter Manuel Cordero; ferner als Techniker der Direktor des städtischen Feuerlöschwesens, Regierungsbaumeister José Monasterio und der Vorstand der städtischen Straßenbauabteilung und Major im Ingenieurkorps, früherer Gouverneur der Provinz Tarragona, Herr Ingenieur Rogelio Sol.

Für Einführung der Wasserumschlagtarife. Am 28 August fand im Sitzungssaale der Berliner Handelskammer eine Kundgebung der süddeutschen Interessenten für die Einführung von Wasserumschlagstarifen statt, zu der außer den Vertretern des Reichsverkehrsministeriums und des preußischen Ministeriums des Innern und des Ministeriums für Handel und Gewerbe die Vertreter der Regierung Bayerns, Badens und Hessens sowie Mitglieder des Reichstags, des Reichswirtschaftsrates und des Reichseisenbahnrates erschienen waren. Die Versammlung war einberufen worden von dem badischen Industrie- und Handelstage in Mannheim zu dem Zwecke, weite Kreise aufmerksam zu machen auf die unglückliche Wirkung der Eisenbahntarifpolitik. Nach Referaten der Herren Dr. Weber-Mannheim und Direktor Tillich-Mülheim an der Ruhr sowie Äußerungen hervorragender Vertreter der süddeutschen Industrie wurde eine Entschließung angenommen und dem Reichsverkehrsministerium und dem Reichseisenbahnrate übergeben, in der es u. a. heißt:

„Durch die Tarifpolitik der Eisenbahn, die, ohne die notwendigen Ausgleichstarife, einseitig wirkt, wird Süddeutschland wirtschaftlich außerordentlich geschädigt und steht in Gefahr, isoliert zu werden. Daß eine solche Reichspolitik für den Zusammenschluß des alten deutschen Reiches gefährlich sein kann, sei besonders hervorgehoben.

Die Versammlungsteilnehmer müssen deshalb im Hinblick auf die mehr und mehr rückschreitende Entwicklung des süddeutschen Wirtschaftslebens der deutschen Binnenschiffahrt und der von ihr abhängigen Gewerbezweige unbedingt auf eine durchgreifende Hilfeleistung bestehen und bitten den Reichseisenbahnrat, dem Reichsverkehrsministerium die Einführung von Wasserumschlagtarifen, die einzig in der Lage sind, die unglücklichen Verhältnisse zu bessern, nachdrücklichst empfehlen zu wollen."

Die Vertretung der Binnenschiffahrt in den Landeseisenbahnräten. Die Reichsverordnung zur Bildung der Eisenbahnräte sieht bekanntlich vor, daß Binnenschiffahrt „in der Regel", d. h. überall da, wo sie einen wichtigen Faktor des Verkehrs darstellt, einen Vertreter in den Landeseisenbahnräten haben soll. Diese Vorschrift ist aus der Ueberzeugung heraus geboren, daß das Verkehrsbedürfnis ein Zusamenarbeiten der beiden großen Verkehrsmittel, Eisenbahn und Binnenschiffahrt, verlangt, wenn die erforderliche Höchstleistung in der Güterbewegung erreicht werden soll.

Wenn man betrachtet, wie die Reichsverordnung durchgeführt worden ist, so ergibt sich folgendes Bild:

Die nichtpreußischen Staaten haben der Verordnung Rechnung getragen und der Binnenschiffahrt eine Vertretung in den Eisenbahnräten eingeräumt. In Preußen dagegen sind 9 Landeseisenbahnräte nur mit 5 Vertretern der Binnenschiffahrt beschickt. Wichtige Stromgebiete bleiben somit von der Mitarbeit an den Verkehrsfragen ausgeschlossen. Ueber die Anträge der Verbände der Schiffahrtstreibenden um Zubilligung des — ihnen zum Teil früher stets zugestandenen — Vorschlagsrechtes für einen Binnenschiffahrtsvertreter ist man hinweggegangen.

Im Hinblick auf die im Herbst zu erwartenden Verkehrsschwierigkeiten bleibt im Interesse der Wirtschaft zu hoffen, daß auch die preußische Regierung noch in letzter Stunde sich der Mitarbeit der Binnenschiffahrt in allen Landeseisenbahnräten versichert.

Die Wasserkräfte der Welt. Der geologische Dienst der Vereinigten Staaten schätzt die Wasserkräfte der Welt auf ungefähr 439 000 000 Pferdekräfte, wovon 23 000 000 oder 5,24 % heute ausgebaut sind. Von den europäischen Staaten weist Norwegen mit 5,5 Mill. PS. die meisten Wasserkräfte auf, dann kommt Frankreich mit 4,7 Mill., Schweden mit 4,5 Mill., die Schweiz mit 4 Mill., Spanien mit 4 Mill., Italien mit 3,8 Mill., Oesterreich mit 3 Mill., Jugoslavien mit 2,8 Mill., Rußland mit 2 Mill., Deutschland mit 1,425 Mill. und England mit 0,585 Mill. Prozentual sind in Deutschland am meisten Wasserkräfte ausgebaut, nämlich 43 % der verfügbaren, in England 35 %, in Italien 30 % und in Schweden 20 %.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Bericht der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort über die Lage der Rheinschiffahrt im Monat August 1922.

Wie während des ganzen Sommers, so ist auch im Berichtsmonat, wenigstens in der ersten Hälfte der Berichtszeit, der Wasserstand im allgemeinen sehr günstig gewesen, so daß die Kähne mit voller Ladung sogar bis zum Hafen von Basel geschleppt werden konnten.

Der Cauber Pegel bewegt sich durchschnittlich in einer Höhe von 3 m. Zu Beginn des Berichtsmonats hatte er eine Höhe von 3,12 m, er sank dann am 10. auf 2,95 m, stieg alsdann langsam wieder und erreichte am 16. einen Stand von 3,25 m und am 19. 3.36 m. Am 22. jedoch verzeichnete er bereits wieder einen Stand von 2,98 m und am 28. einen Stand von 2,77 m. Der günstige Wasserstand ließ also im letzten Drittel der Berichtszeit etwas nach.

Der Gesamtverkehr wurde ungünstig beeinflußt durch die Fortdauer des Streiks der Bedienungsmannschaften auf den holländischen Schleppdampfern, den man Ende des vorigen Monats bereits beendet glaubte. Auch im ersten Drittel des Berichtsmonats hatte es wieder den Anschein, als wenn der Streik aufgehoben werden sollte. Doch ergab eine Urabstimmung in Holland eine starke Mehrheit für Fortsetzung des Streiks. Partikulierboote deutscher Zugehörigkeit fuhren fast täglich nach Holland, um dort beladene Schiffe abzuholen, zum Teil beteiligten sich auch Reedereien hieran, so daß auch schon vor Beendigung des Streiks eine größere Anzahl Schiffe, besonders mit Erz, zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen gelangten. Außerdem trug zur Aufrechterhaltung des an und für sich flauen Verkehrs nach Holland und umgekehrt die Arbeitswilligkeit einer Anzahl Mannschaften von holländischen Dampfern bei. Der Streik selbst fand in der bedingungslosen Aufnahme der Arbeit durch die streikenden Schiffsmannschaften am 24. des Berichtsmonats seinen Abschluß.

Der Deutsche Transportarbeiterverband hatte dem holländischen Verband seine volle Unterstützung zugesagt, während im vergangenen Jahr, als das deutsche Personal streikte, die Holländer sich in überwiegender Zahl am Schleppverkehr nach dem Oberrhein, der sonst nicht zu ihrer Domäne gehört, beteiligten. Der Hafen von Emden, der seit Beginn des Streiks in verstärktem Maße als Einfuhrhafen in Anspruch genommen wurde, war zeitweise stark überlastet, da seine Einrichtungen einem so starken Verkehr nicht gewachsen waren. Auch reichte der vorhandene Kanalschiffsraum nicht aus, um den Verkehr hier zu bewältigen. Im Industriegebiet trafen außer Erz noch größere Mengen von Kohlen und Getreide ein, so daß die Umschlagsbetriebe gut beschäftigt werden konnten. In Rotterdam haben sich eine größere Anzahl Kähne angesammelt, die nunmehr nach Beendigung des Streiks zu Berg geschleppt werden.

Der Schiffsverkehr auf dem Neckar und Main war gut im Gange. Die Flößerei hatte dort mäßigen Umfang, doch ruhten die Verladungen nach Holland sowohl in Schnittholz wie in Floßholz fast gänzlich.

Der Frachtenmarkt zeigte in der Berichtszeit eine feste Haltung. Der holländische Streik machte sich im Verein mit der Devisensteigung auf dem Frachtenmarkt von Tag zu Tag stärker bemerkbar. Die Aufwärtsbewegung der Frachten- und Schiffsmieten, die bereits am Schluß des vorigen Monats eingesetzt hatte, hielt den ganzen Berichtsmonat an. In der Hauptsache verursachte der fortdauernde sich stark bemerkbar machende Bedarf an Leerraum diese Aufwärtsbewegung. Das Angebot an Kahnraum am Oberrhein selbst hat sich als ausreichend erwiesen. Die Nachfrage für Kähne zur Kohlenverladung nach dem Oberrhein trat besonders lebhaft in Erscheinung. Die Kohlenzufuhr zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen war noch immer unzureichend und die Kähne mußten daher zu lange auf Beladung warten. Ebenfalls war dies in den Kanalhäfen der Fall. Weiter machte sich hier bemerkbar, daß viele Schiffe jetzt für die Fahrt nach Holland Verwendung finden, die sonst ausschließlich im innerdeutschen Verkehr benutzt wurden. In der zweiten Hälfte des Berichtsmonats konnte die Nachfrage bei weitem nicht befriedigt werden, so daß beinahe eine Verdoppelung der Schiffsmiete für Kohlentransporte nach Mannheim eintrat. Die Talfrachten sind ebenfalls gestiegen. Die Nachfrage nach Kähnen war zwar nicht zu stark, aber es fehlten Schiffe mittlerer Größe, so daß hier höhere Frachten erzielt wurden als vorher. Für Kanalkähne sind die Mietsätze ebenfalls gestiegen. Die Reparationskohlentransporte gingen hauptsächlich nach dem Oberrhein, geringe Mengen nur wurden nach Rotterdam und Belgien verschifft. Für Kohlen nach Antwerpen stellte sich die Fracht durchschnittlich auf 6 frs. je Tonne. Für Eisenladungen nach Antwerpen bezahlte man durchweg 7 frs. je Tonne, nach Rotterdam durchweg 1 bis 1,70 fl. und nach Amsterdam 1,30 bis 1,35 fl. je Tonne.

Im Talverkehr war das Geschäft lebhaft. Vom Oberrhein wurden reichliche Mengen Holz nach dem Mittel- und Niederrhein verfrachtet, ebenfalls Salz, Abbrände und sonstige Schwergüter. Die Kähne wurden dort größtenteils zu einer Tagesmiete von 3 M. je Tag und Tonne vermietet.

Frachtsätze wurden an der Duisburg-Ruhrorter Börse nicht notiert.

Die Tagesmiete stellt sich zu Beginn des Berichtsmonats auf 2,25 M. je Tag und Tonne Tragfähigkeit Basis Rhein-Ruhrhäfen-Mannheim bei 25 Tagen Garantie und freier Rückbeförderung nach den Ruhrhäfen. Am 8. stieg sie jedoch schon auf 2,50 Mark, am 14. auf 2,75 M., am 18. auf 3,25 M., am 22. auf 3,75 M., am 24. auf 4 und am 28. auf 5 M. Die Tagesmiete Basis Rhein-Hernekanal-Mannheim stieg ebenfalls von 2,50 M. zu Beginn des Berichtsmonats auf 4,50 M. am 26. des Berichtsmonats.

Die Schiffsmieten, die zum Schluß der Berichtszeit ab Rotterdam für Beförderung von Massengütern nach den Ruhrhäfen bezahlt worden sind, überstiegen durchweg nicht den Betrag von 4 Cents je Tag und Tonne Tragfähigkeit.

Im Schleppbetrieb war das Geschäft gut. Zeitweise bestand sehr starke Nachfrage nach Schleppkraft. Der Mangel an Schleppkraft hatte zur Folge, daß die Kähne nicht in der vorgesehenen Zeit befördert werden konnten. Die Schlepplöhne sind entsprechend den Frachtsätzen ebenfalls gestiegen. Der Schlepplohn ab Rotterdam war stark schwankend.

Die Tal-Schlepplöhne stellten sich in Anbetracht der schwierigen Verhältnisse, verursacht durch den Streik, auf etwa 75 % über den Normaltarif, an einigen Tagen sogar auf etwa 100 %. Vielfach versuchten die Schiffer, ihren Bestimmungsort treibend zu erreichen, wodurch allerdings leicht bestimmte Dampferanschlüsse in den Sechäfen versäumt wurden.

Die Schlepplöhne von den Rhein-Ruhrhäfen Mannheim stellten sich am 1. August auf 140—160 M., stiegen dann aber am 4. schon auf 150—170 M., am 8. auf 160—175 M., am 11. auf 170 bis 185 M., am 14. auf 185—190 M. Am 16. betrugen sie 200 M., stiegen dann in gleicher Weise wie vorher und erreichten zum Schluß des Berichtsmonats am 28. einen Stand von 215—235 M.

Die Kipperleistungen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen betrugen im ersten Drittel der Berichtszeit etwa 16 000 t arbeitstäglich, im zweiten Drittel 19 000 t und im letzten Drittel etwa 18 000 t.

Die Zahl der nach dem Oberrhein abgeschleppten Kähne betrug in der Zeit vom 1. bis 27. des Berichtsmonats 656 Kähne mit 652 634 t (im Vormonat in der gleichen Zeit 519 Kähne mit 496 432 t). In der gleichen Zeit wurden nach dem Main 14 Kähne mit 10 765 t abgeschleppt (im Vormonat in der gleichen Zeit 9 Kähne mit 7538 t).

In der Getreidespedition sind die durch den Schlepperstreik in Rotterdam zurückgehaltenen Schiffe im Anfang des Monats ziemlich alle hier eingetroffen und konnten, wenn zunächst sich auch der Löschung gewisse Schwierigkeiten entgegenstellten, schließlich doch ohne Behinderung durch die Arbeiter gelöscht werden. Inzwischen hat die katastrophale Steigerung aller Devisen das Getreidetransportgeschäft vollständig zum Stilliegen gebracht. Zwar sind noch einige Schiffe für die Reichsgetreidestelle angekommen. Für die allernächste Zeit kann aber auf Zufuhren nicht gerechnet werden.

In den übrigen Speditions- und Umschlagsbetrieben war die geschäftliche Lage infolge des Sympathiestreiks des Transportarbeiter-Verbandes mit dem holländischen Heizer- und Maschinisten-Verbande für den Güterumschlag in den Ruhrhäfen und für die Rheinschiffahrt von und nach den Rhein-Seehäfen nach wie vor sehr unsicher. Die Folge davon war, daß der hierdurch ungünstig beeinflußte Güterverkehr sehr schwach blieb.

Die diesjährigen Erfolge der Rheinschiffahrt in Basel. Die diesjährige Fahrkampagne auf der Strecke Straßburg—Basel weist Schleppleistungen auf, wie sie bisher noch nicht erreicht worden sind. Allerdings ist der Wasserstand ein andauernd guter, denn der mittlere Pegelstand im Monat Juni betrug 225.5 cm, und derjenige des Monats Juli immer noch 206,1 cm. Gute Wasserstände wiesen ja auch die Jahre 1913, und namentlich das Jahr 1910 auf. Wenn aber trotzdem die bisherigen Fahrleistungen nicht bei weitem an die diesjährigen heranreichen, so ist es zu einem guten Teile auch dem Umstande zuzumessen, daß verschiedene passende und eigens für die Oberrheinstrecke erbaute Dampfer in Dienst gestellt wurden, die mit zwei Kähnen im Anhang die Isteinerschwelle glatt durchfahren. Von diesen Dampfern wären zu nennen: der im Dienste der „Rhenus A.-G." stehende Dampfer „Rheinfahrt S", mit einer Maschinenstärke von 1100 PS., der mehrmals in zwei Kähnen Gesamtmengen von über 1300 t nach Basel geschleppt hat. Ferner der der „Neptun, Transport- u. Schiffahrt A.-G." gehörende Dampfer „Rhenania 8" mit einer Maschinenstärke von 1000 PS., der in einem Schleppzug über 1200 t bergwärts schleppte, und sodann der im Auftrage der „Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft" fahrende, auf Grund des Versailler Vertrages an Frankreich abgelieferte Dampfer „Straßburg I" mit einer Maschinenstärke von 1050 PS.,

der gleiche Leistungen wie die erwähnten vollbracht hat. Das Verhältnis von Maschinenstärke zur Menge der Gesamtlast hat sich also gegenüber den früheren Jahren wesentlich gebessert, und es verhält sich heute die Anzahl der indizierten Pferdekräfte des Schleppdampfers zu der Anzahl der geschleppten Tonnen wie 1,1 zu 1,3, oder 1 zu 1,1, oder sogar beim Dampfer „Rhenania 8" bei einer Fahrt am 12. Juli wie 1 zu 1,2. — Damit wäre die im Sympher'schen Gutachten aufgestellte Höchstleistung für die Oberrheinstrecke erreicht und manche bisherigen Behauptungen über die Schleppleistungsmöglichkeit widerlegt.

In den ersten fünf Monaten betrug der Gesamtrheinumschlag in Basel 33 078,8 t, wovon auf die Bergfahrten 23 422,5 t entfielen, und 9656,2 t auf die Talfahrten. Über die seitherige Weiterentwicklung in den Monaten Juni und Juli gibt folgende Tabelle Auskunft (in Tonnen):

Monat	Bergfahrt	Talfahrt	Total
Januar bis Mai .	23 422,5	9 656,5	33 079,0
Juni	17 865,9	5 657,6	23 523,5
Juli	32 973,6	8 428,5	41 402,1
Total	74 262,0	23 742,5	98 004,6

Interessant ist auch das Verhältnis zwischen Anfuhr und Abfuhr. Es wird hin und wieder behauptet, die Schweiz habe zu wenig Talgüter, um die Rückfahrten der Schiffe zu alimentieren; aber es hat sich erwiesen, daß von dem Gesamtumschlag in den beiden Monaten Juni und Juli von 64 925 t auf die Talfahrten 14 086 t entfallen, oder 21,7 %, so daß sich ein Verhältnis ergibt, das am Rhein keineswegs als unnormales hingestellt werdarf. Es mag vielleicht auch manchen interessieren, wie viel von den hergeschleppten Gütern im Verkehrszentrum Basel verbleiben, und wieviel per Bahn weiterspediert werden. Von der gesamten Anfuhr der Monate Juni und Juli von 50 839,5 t verblieben in Basel rund 15 092 t oder 28 %.

Auch die Mannigfaltigkeit der eintreffenden Güterarten hat sich entfaltet, denn die angeschleppten Kohlen kamen aus Amerika, Belgien, England und Holland, das Getreide aus Nordamerika und den La Plata-Staaten, diverse Chemikalien aus Deutschland, wie auch Melasse, Schienen, Stärke, Blei und Harz, ferner Kaffee aus Brasilien. Nachdem nun auch der entfernteste Erdteil Australien sich mit seinen Produkten an den Fahrten nach Basel beteiligt hat durch Lieferung von Häuten und von Honig, ist der Rheinhafen von Basel nun mit allen fünf Erdteilen in Verbindung getreten.

Die erwähnte Menge der im Juni und Juli nach Basel geschleppten Berggüter setzt sich aus folgenden Posten zusammen: 25 285 t Getreide, 19 047 t Kohlen, 6 t Säcke, 10 t Antichlor, 51 t Soda, 105 t Pyrit, 11 t Schwefelsäure, 17 t Fettsäure, 1008 t Schienen, 23 t Därme, 1661 t Zucker, 12 t Talg, 6 t Maschinen, 500 t Chromerz, 212 t Tonerde, 43 t Melasse, 51 t Kaffee, 20 t Harz, 32 t Stärke, 910 t Briketts, 27 t Häute, 3 t Elektroden, 61 t verarbeitetes Eisen, 1325 t Roheisen, 34 t Blei, 56 t Kokosfasern, 10 t Honig, 103 t Tabak, 25 t Öl und 173 t Fett.

Die Menge der im gleichen Zeitraum von der Schweiz via Rhein exportierten Güter setzt sich aus folgenden Posten zusammen: 1295 t Karbid, 1127 t Kondensmilch, 9726 t Zement, 36 t Kali, 14 t geschwefelte Kirschen, 85 t Knochenmehl, 0,4 t Strohgeflecht, 182 t Ferrozilizium, 188 t Lumpen, 86 t Aluminium, 81 t Maschinen, 0,6 t Weizen, 507 t Asphalt, 636 t Soda, 36 t Säcke, 34 t Messingabfälle, 3 t Vaselin, 19 t Ziegenhaare, 12 t Magermilchpulver und 11 t Linoleum.

Als ein wesentlicher Fortschritt in der Rheinschiffahrt soll die Tatsache gebucht werden, daß die Abladung der einzelnen Kähne wesentlich größer ist als früher. Einige Vergleiche mögen dies zeigen: die Gesamtbergfracht von 1913 mit 62 376 t wurde in 164 Kähnen anhergeschleppt, so daß die durchschnittliche Ladung eines Kahnes 380 t betrug. Die Gesamtbergfracht der Monate Januar bis Ende Juli 1922 von 74 262 t — abzüglich 257 t, die in einem Güterdampfer hergeschleppt wurden — kam in 144 Kähnen, so daß die durchschnittliche Kahnladung im laufenden Jahre 514 t betrug. Im Juni 1922 betrug bei einem mittleren Pegelstand von 225,5 cm die durchschnittliche Ladung 541,3 t, und im Juli bei einem mittleren Pegelstand von 206,1 cm immer noch 523,3 t. Der Wasserstandsunterschied zwischen den beiden Monaten zeigt sich auch im Tiefgang der Kähne, denn der durchschnittliche Tiefgang eines Kahnes belief sich im Juni auf 158,9 cm, und ging im Juli parallel mit der Pegelkurve auf 152,3 cm herunter. V. K.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Dortmund, 6. September. Die Lage des Frachtenmarktes im Zechengebiet hat sich nach Beendigung des holländischen Schifferstreiks nicht geändert. Die Verladung an Kohlen und Koks in den Kohlen- und Zechenhäfen des Rhein-Herne-Kanals ging prompt vonstatten. Der auf einigen Zechen infolge Einführung der Ueberschichten eingetretene Streik, der bald beigelegt wurde, hat auf die Wasserverfrachtung keinen ungünstigen Einfluß ausgeübt. Die Ansammlung von leeren Kähnen vor Schleuse 7 und in den Häfen ist normal. Die meisten Kähne konnten sofort beladen und abgeschleppt werden. Es wäre zu wünschen, wenn die Kohlenverfrachtung in derselben Weise auch zum Osten anhielt. Die Aussichten für eine Besserung des Kohlenversands in östlicher Richtung sind seit Einführung der Ueberschichten etwas günstiger. Durch die zunehmende Kohlenförderung dürfte die Kohlenverfrachtung über die Kanäle zum Osten wieder besser werden.

Die Einfuhr an Eisenerz und englischer Kohle in den Industriebezirk ist gegenüber der Vorwoche etwas zurückgegangen. Der Grund dürfte in dem ausgebrochenen Hafenarbeiterstreik in Emden zu suchen sein. Die Verladung an Eisenerz aus Seedampfern in Kanalkähne wird dadurch stark gehemmt. Die Löschvorrichtungen in den Umschlagshäfen konnten durchweg gut beschäftigt werden. Der Verkehr auf den Hafen- und Kleinbahnen befriedigte.

Die Erzzufuhr in Emden ging bis jetzt in derselben Weise weiter, doch rechnet man mit einem geringen Rückgang. Manche Erzdampfer, die für Rotterdam bestimmt waren, wurden infolge des holländischen Schifferstreiks über Emden geleitet. Es ist nicht ausgeschlossen, daß in der nächsten Zeit wieder ein Teil der Dampfer in Rotterdam löscht. Die Zufuhr an Kähnen in Emden hat sich gebessert, so daß die eingebrachten Erzmengen wasserseitig verladen und verfrachtet werden konnten, wenn der Streik der Hafenarbeiter das Löschen der Dampfer nicht behindert hätte. — Die Zufuhr von der Weser und aus hannoverschen Häfen zum Westen war teilweise etwas geringer als in der Vorwoche. Die Zementverladung über die Kanäle zum Westen ging in mäßiger Weise vor sich.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund . . .	45 (52)	49 (47)	94 (99)	33 (41)	5 (4)
Hamm i. W. . .	13 (8)	— (10)	20 (18)	12 (8)	1 (1)
Münster i. W. . .	30 (—)	— (—)	30 (—)	18 (—)	— (—)
Wanne-West: Kohlenumschlag				33288	(33502) t
Ost: Umschlag auf Schiff				—	(1005) t
Umschlag von Schiff				—	(1005) t
Zufuhr von Eisenbahn				2886	(2006) t
Abfuhr zur Eisenbahn				2009	(1980) t
Unser Fritz: Kohlen- und Koksumschlag . . .				6843	(7177) t
Hafen Nordstern: Kohlenumschlag				—	(7050) t

Schleuse Münster:

Südl. Richt: 48 (—) Schleppzüge mit 94 (—) beladenen Kähnen mit 41860 (—) t. Nördl. östl. Richt.: 48 (—) Schleppzüge mit 149 (—) beladenen Kähnen mit 69645 (—) t.

Dortmund, 6. September. Die eingetretene Besserung in der Gütereinfuhr hat in der Berichtswoche etwas nachgelassen, während die Ausfuhr von hier etwas gestiegen ist. Der Grund der geringeren Gütereinfuhr ist wohl vornehmlich in dem in Emden ausgebrochenen Hafenarbeiterstreik zu suchen. Hierdurch wird der Erzumschlag von Seedampfer auf Kanalkähne stark gehemmt. Die Umschlagsbetriebe konnten gut beschäftigt werden; auch der Verkehr auf der Hafen- und Kleinbahn war befriedigend. In den Häfen verkehrten 94 (99) Schiffe, von denen 45 (52) ein- und 49 (47) ausgelaufen sind. Die eingegangenen Schleppzüge brachten 33 (41) beladene Schiffe mit Eisenerz usw. Ausgelaufen sind in demselben Zeitraum 5 (4) beladene Schiffe, sowie 32 (35) leere und 12 (8) Schleppdampfer.

Hamm i. W., 6. September. In der Berichtswoche sind 12 (8) beladene Schiffe mit zusammen 5562 (4444) To. Steinkohlen, Koks, Eisenknüppel, Weizen und Holz sowie 1 leeres Schiff angekommen. Abgeschleppt sind 6 (9) leere Schiffe und 1 (1) Schiff mit 657 To. Zement (695 To. Kohlen). Umgeschlagen wurden vom Wasser insgesamt 4716 (4401) To. Steinkohlen, Koks, Eisenknüppel, Weizen und Holz. Zum Wasser gingen 1045 (662) To. Zement und 95 (250) To. Steinkohlen.

Münster, 6. September. Der Hafen Münster hatte einen Eingang von 18 beladenen Schiffen, die geladen hatten: 1184 To. Kohlen, 470 To. Briketts, 196 To. Steine, 150 To. Dachziegel, 1570 To. Weizen, 49 To. Hafer, 325 To. Roggen, 100 To. Rohzucker. Ferner 12 leere Fahrzeuge, die Umschlagsvorrichtungen waren mäßig beschäftigt.

Schleuse Münster, 6. September. In der Schleuse Münster fuhren zu Berg 48 Schleppzüge mit 63 leeren und 94 beladenen Fahrzeugen von insgesamt 41 860 To. Tragfähigkeit. Zu Tal gingen 48 Schleppzüge mit 3 leeren und 149 beladenen Kähnen von insgesamt 69 645 To. Tragfähigkeit.

Herne, 6. September. Leerraum liegt nicht vor. Das Abschleppen durch das Schleppamt erfolgte prompt. In den Zechen-

häfen werden die vorgelegten Kähne flott beladen. Im allgemeinen besteht hier kein Kahnmangel; aber auch durchaus kein Ueberfluß an Laderaum.

Wanne, 6. September. Der Leerraum im Westhafen reicht nur noch für einen Tag. Mit einer Besserung ist in den ersten Tagen nicht zu rechnen. Umgeschlagen wurden im Westhafen 33 288 (33 502) To. Im Osthafen wurde — (15) To. umgeschlagen. Zufuhr von der Reichsbahn 2886 (2006) To., Abfuhr 2009 (1980) To.

Hafen Unser Fritz, 6. September. In der Berichtswoche wurden 6843 (7177) To. Kohlen umgeschlagen.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Hannover, 6. September. In der Berichtswoche liefen in den hannoverschen Häfen 52 (47) Fahrzeuge mit insgesamt 27 863 (22 619) To. ein, während 53 (33) Fahrzeuge mit 15 672 (9977) To. Ladung, darunter 22 (16) leere, von Hannover abschleppten. Der Verkehr hat also auch in dieser Woche erfreulicherweise weiterhin zugenommen.

Bremen, 6. September. In der Berichtswoche gestaltete sich der Verkehr nach Weser- und Kanalplätzen sehr lebhaft. Aus einer Reihe an der Unterweser- und Bremer Häfen zur Entlöschung gekommener Getreide- und Erzdampfer wurde ein großer Teil schiffsseitig verladen. Im Talverkehr vom Industriegebiet war Leerraum nach Weserplätzen gut unterzubringen. Von der Oberweser trafen nur einige Kähne mit Mauer- und Bruchsteinen ein. Der Wasserstand der Weser ging langsam zurück von 2,27 Meter am 27. 8. auf 1,98 Meter am 2. 9. Die Fahrwassertiefe Bremen—Minden betrug 1,40 Meter.

d) Elbe und Saale.

Monatsbericht für August 1922 über die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe.

Die Wasserverhältnisse gestalteten sich gegenüber dem Vormonat günstiger und ließen kurze Zeit sogar fast vollschiffige Beladung des vorhandenen Kahnraumes zu. Der Magdeburger Pegel zeigte am Anfang des Berichtsmonats + 67 cm und erreichte am 22. d. M. mit + 139 cm seinen Höchststand. Die zulässige Tauchtiefe konnte vorübergehend bis auf 160 cm nach der Mittelelbe, 130 cm nach Sachsen und 120 nach Böhmen ausgedehnt werden.

Das Berggeschäft ab Hamburg bewegte sich in ruhigen Bahnen. Die Zuweisungen waren nicht ausreichend zu voller Beschäftigung der leerwerdenden Räume und es bildeten sich bald wieder größere Kahnreserven. Unter den angedienten Massengütern waren von besonderer Bedeutung englische Kohle; im übrigen sind zu erwähnen Getreide, Kopra und Ölsaaten. Die Stückgutverladungen haben sowohl im Schlepp- als auch im Eilverkehr eine Verminderung erfahren. — Der Frachtenmarkt bewegte sich infolge der starken allgemeinen Teuerung und insbesondere der Notwendigkeit der Verwendung der teuren englischen Kohle in aufsteigender Richtung. Sowohl die Schlepperfrachten als auch die Eildampferfrachten mußten am Anfang des Monats erhöht werden; jedoch ergab sich nach und nach durch Erweiterung der Tauchtiefen eine Ermäßigung derselben. Auch die Erhöhung der Hamburger Nebengebühren war abermals erforderlich. — Hoffentlich ermöglicht die am 1. September d. Js. eintretende 50prozentige Erhöhung der Eisenbahntarife der Schiffahrt, bei Gütern der Klasse D und E erfolgreicher mit dem Schienenwege in Wettbewerb treten zu können.

Das mittelelbische Geschäft war sehr flau und wurde vielfach Kahnraum leer von der Oberelbe kommend unbeladen nach Hamburg weiterbefördert. Zur Verladung kamen hauptsächlich Stein- und Düngesalze, etwas Zucker und Stückgut.

In der Richtung Sachsen-Böhmen war der Verkehr schwach. Es kamen dahin außer Steinsalzsendungen etwas Zucker und Stückgut zur Verschiffung. Es hätten größere Quantitäten Steinsalz abgefertigt werden können, doch waren die Werke infolge herrschenden Wagenmangels an den Abladungen behindert. Angekommen sind hierselbst ganz bedeutende Mengen Steinkohlen von Harburg, welche größtenteils für die Eisenbahn bestimmt sind, ferner etwas Getreide und Futtermittel. Die Umschlagplätze hierselbst sind infolge des sehr belangreichen Kohlenumschlages gut beschäftigt gewesen.

An den sächsischen Plätzen war der Eingangs- wie der Ausgangsverkehr im wesentlichen dem Vormonat entsprechend.

An den böhmischen Elbeplätzen war der Verkehr etwas lebhafter. Der Import gestaltete sich gegenüber dem Vormonat reger. Eingeführt wurden Salz, Mais, Weizen, Kopra, Leinsaat, Öl und Stückgüter. Der Export dagegen lag fast gänzlich darnieder; von den geringen Mengen, die ausgeführt wurden, sind zu erwähnen Magnesit, Glas, Bretter, Papier und Stückgüter. Die Verladungen von Kohlen haben weiterhin nachgelassen.

Abgabentarif für den Kaiser-Wilhelm-Kanal. Im Reichsrat wurde am Donnerstag der Nachtrag zum Abgabentarif für den Kaiser-Wilhelm-Kanal zur Kenntnis genommen. Der Reichsverkehrsminister hat diese Tarife im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen vor sechs Wochen neu festgesetzt, und zwar um 90 % erhöht. Der Reichsrat hat das Recht, binnen drei Monaten nach der Vorlegung Abänderungen zu verlangen. Es wurde darauf hingewiesen, daß der Reichsrat sich dieses Rechtes noch nicht begeben habe, wenn er den Entwurf zur Kenntnis nimmt.

e) Oder.

Gegen die Abgabe von Oderschiffen. Die Vertreter der Oderschiffahrt haben der deutschen Regierung aus Anlaß der Entscheidung des amerikanischen Schiedsrichters über die Abgabe von Oderschiffräum auf Grund des Art. 339 des Friedensvertrages folgende Verwahrung überreicht: „Die Vertreter der gesamten Oderschiffahrt haben mit Bestürzung und Entrüstung von dem Schiedsspruch des amerikanischen Schiedsrichters Kenntnis genommen, der von der durch mannigfache Umstände schon ohnehin so schwer bedrängten Oderschiffahrt eine Abgabe von Dampfern und Kähnen verlangt, die gleichbedeutend ist mit dem vollkommenen Unglück der von der Schiffsabgabe betroffenen Besitzer von Fahrzeugen. Der Friedensvertrag wird durch diese Entscheidung abermals in einer für Deutschland überaus ungünstigen Weise ausgelegt. Wenn es gegen diesen Schiedsspruch des amerikanischen Schiedsrichters keine Berufungen gibt, so wollen wir hiermit für alle Zukunft festlegen, daß wir uns nur dem Zwange folgend, dem uns abermals angefügten Unrecht beugen. Wir legen somit namens der gesamten Oderschiffahrt Verwahrung gegen dieses Urteil ein." Die deutsche Regierung hatte bekanntlich in den Verhandlungen vor dem amerikanischen Schiedsrichter mit allem Nachdruck mündlich und schriftlich den Standpunkt vertreten, daß eine Abgabe von Oderschiffsraum auf Grund des Artikels 339 des Friedensvertrages weder an die Tschechoslowakei noch an Polen gerechtfertigt sei, da die beiden Länder nicht Anleger an dem schiffbaren Teil der Oder sind. Der Schiedsrichter hat in seinem Schiedsspruch diese Auffassung nicht geteilt.

f) Östliche Wasserstraßen.

Durchgangsschiffahrt nach Ostpreußen. Der Durchgangsschiffahrt zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland widmet das Reichsverkehrsministerium seine besondere Aufmerksamkeit. Die Polen lassen die Durchführung des Verkehrs bekanntlich seit einiger Zeit zu und haben in Ausführung des darüber geschlossenen Abkommens vom 21. April 1921 — R. G. Bl. S. 1069 — nunmehr auch die Orte mitgeteilt, an welchen die durchfahrenden Schiffe anlegen oder Ladungen umschlagen dürfen. Wichtig ist ferner, daß die alten Preußischen Polizeiverordnungen auf den Korridorgewässern in Geltung geblieben sind. Über Einzelfragen gibt der Regierungspräsident in Schneidemühl Auskunft.

Das Reichsverkehrsblatt veröffentlicht in seiner Ausgabe vom 23. August folgenden diesbezüglichen Erlaß:

Durchgangsschiffahrt nach Ostpreußen.

Berlin, den 16. August 1922.

Im Anschluß an die Erlasse vom 18. Juni 1922 — Wv. IV. 401, Reichs-Verkehrs-Bl. B Nr. 12 S. 114 — und vom 12. Juli 1922 — Wv. IV. II. I. 679, Reichs-Verkehrs-Bl. B Nr. 16 S. 155 —.

I. Polizeiverordnungen für die Durchgangsstrecke.

Nach Mitteilung der polnischen Regierung gelten noch:

a) Im Bezirk Posen:

Die „Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung für Wasserstraßen zwischen Oder und Weichsel", erlassen vom Herrn Preußischen Minister für Handel und Gewerbe am 23. September 1906 (Amtsblatt der Regierung in Posen, Sonderbeilage zu Nr. 44, Bromberg, Sonderbeilage zu Nr. 46 und Frankfurt a. O., Sonderbeilage zu Nr. 44).

b) Im Bezirk Pomerellen:

Die „Polizeiverordnung, betreffend die Ausübung der Schiffahrt und Flößerei auf der Weichsel und der Nogat, sowie auf den schiffbaren Teilen ihrer Nebenflüsse vom 7. März 1895. (Amtsblatt der Regierung in Danzig, Beilage zu Nr. 13, Marienwerder, Beilage zu Nr. 14 und Bromberg, Beilage zu Nr. 13.)

Die Polizeiverordnungen zu a und b sind in den Regierungsamtsblättern von Breslau, Stettin, Frankfurt a. O., Schneidemühl, Marienwerder und Königsberg erneut zum Abdruck zu bringen.

II. Häfen und Anlegeplätze.

a) Gemäß Artikel 71 des Abkommens über den Durchgangsverkehr nach Ostpreußen vom 21. April 1921 — Reichsgesetzbl. S. 1070; Reichs-Verkehrs-Bl. 1922, S. 115 — hat die polnische Regierung als Ort, an dem der Umschlag von Waren vorgenommen werden darf, nur Bromberg bezeichnet.

b) Gemäß Artikel 70 des gleichen Abkommens dürfen die Schiffe des Durchgangsverkehrs nur bei den nachbenannten Orten anlegen:

deutsch	polnisch	deutsch	po'nisch
Dratzig	Drawsko	Crone (Brahe)	Koronowo
Filehne	Wielesn	Scharnese	Czarze
Rosko	Rosko	Dornbrunn	Dabrowo
?	Krucz ?	Kokotzko	Kokocko
Czarnikau	Czarnków	Kulm	Chelmno
Walkowitz	Walkowice	Podwitz	Podwiesk
Sarben	Sarbia	?	Lunawy ?
Usch	Ujście	Grutschno	Gruczno
Gertraudenhütte	Dziembowo	Schwetz	Swiecie
Erpel	Kaczory	Sartowitz	Sartowice
Friedheim	Miasteczko	?	Michale ?
Weißenhöhe	Bialosliwie	Warlubien	Warlubie
Netzthal	Osiek	Neuenburg	Nowe
Sadke	Sadki	?	Wysocin ?
?	Maklo ?	?	Male Portno
Revier	Rojewice	Graudenz	Grudziądz
Schulitz	Solec	Minsterwalde	Opalenie
Bromberg	Bydgoszcz	Janowo	Janowo
Fordon	Fordon	Mewe	Gniew
?	Dobrz	Gr. Falkenau	Walichnowy
?	Josefinki	Subkau	Subkowy
Nakel	Naklo	Dirschau	Tczew
Zolondowo	Zolędowo	?	Málobądz ?
Wtelno	Wtelno		

? bedeutet: der deutsche Name des Ortes ist unauffindbar in den Postverzeichnissen oder in der vorliegenden Mitteilung falsch geschrieben. Der Eilbedürftigkeit halber erfolgt vorstehende Aufzählung ohne Gewähr, für Berichtigung wird Sorge getragen.

c) Die entsprechenden Angaben sind für den Freistaat Danzig noch nicht gemacht.

III. Die Herren Oberpräsidenten (Strombauverwaltungen) und Regierungspräsidenten (Wasserstraßendirektionen) wollen für die Bekanntgabe der vorstehenden Bestimmungen an die Schiffahrtsbeteiligten im Elbe- und Odergebiet, sowie in Ostpreußen Sorge tragen.

Von den erneuten Veröffentlichungen der unter Ia und b genannten Polizeiverordnungen bitte ich mir je drei Belegstücke vorzulegen. Die Veröffentlichung hat unter Bezugnahme auf diesen Erlaß zu erfolgen.

Teile I und II dieses Erlasses sind durch die Wasserbauämter an geeigneten Orten anzuschlagen. Je drei Überdrucke liegen bei.

Der Reichsverkehrsminister: Groener.

Die Häfen in Marienburg und Elbing nehmen fortgesetzt eine gute Entwicklung. Der Verkehr im Marienburger Hafen, der erst im vorigen Jahre begonnen und in den Anfängen fertiggestellt ist, hat sich in letzter Zeit ganz erheblich gesteigert. Es liegen gleichzeitig mindestens 2 bis 3 Schiffe im Hafen, die mit Ein- und Ausladen beschäftigt sind. Der Durchgangsverkehr von Polen nach Deutschland und von hier in den Freistaat Danzig, vollzieht sich beim Entgegenkommen der deutschen Zollbehörde reibungslos. Auch von Elbing kommen fortdauernd größere Kahnladungen mit Ziegelsteinen für Marienburg und Umgegend an. Einen größeren Raum im Verkehr nimmt auch die Beförderung von Torf ein, der teils in Waggons aus der Umgegend ankommt und mittels Kähnen weiter verladen wird, teils auf dem Wasserwege ankommt und in Waggons verladen wird. Für den Herbst wird ein starker Umschlagverkehr von Zuckerrüben erwartet, der aus den Gebieten beiderseits der Nogat zur Zuckerfabrik geleitet werden soll. H. M.

Ein Freihafen in Königsberg?

Im Frühjahr 1922 hatte die Landwirtschaftskammer der Provinz Ostpreußen an das Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten folgendes Schreiben gerichtet: „Die ostpreußische Landwirtschaft ist mittelbar und unmittelbar an der Errichtung eines Freibezirkes im Königsberger Hafen interessiert. Es ist für die Gesamtheit der Provinz, also auch für die Landwirtschaft, von größter Bedeutung, daß Königsberg als einziger großer Hafen des Ostens lebens- und konkurrenzfähig erhalten wird. Von der gedeihlichen Entwicklung des Handels in Königsberg hängt Absatz und Verwertbarkeit der ostpreußischen Waren wesentlich ab. Bei Wiedergesundung der wirtschaftlichen Verhältnisse in den angrenzenden Randstaaten muß Königsberg die Zentrale für den östlichen Getreide- und Holzhandel werden. Das ist nur zu erreichen, wenn die bestehenden zeitigen Schwierigkeiten, welche in der Denkschrift der Handelskammer Königsberg ausgeführt sind, beseitigt werden und Königsberg einen Freibezirk erhält."

Seit jener Zeit blieb es über den Freihafen ziemlich still. Der Ausbau des Hafens machte Fortschritte, und die ostpreußischen Zeitungen berichteten zeitweilig, daß die Errichtung eines Freihafens in Königsberg aus mehreren Gründen nicht möglich sei und daß dazu auch ein Gesetz nötig wäre.

Die interessierten Kreise haben indessen nicht geruht, die sich entgegenstellenden Hindernisse zu beseitigen. Jetzt liest man in der Königsberger Presse, daß begründete Aussicht bestehe, auch im Königsberger Hafen einen Freibezirk zu erhalten für den Verkehr mit Rußland und Finnland. Die entsprechenden Maßnahmen sind getroffen.

Die Königsberger Hafenfrage muß im Hinblick auf Danzig, Memel und Libau betrachtet und erledigt werden. Der Königsberger Hafen hat nach Isolierung der Provinz erhöhte Bedeutung erhalten, namentlich für Getreide und Holz. Die Errichtung eines Freihafens hat durch Veranstaltung der Ostmesse, die stark von Vertretern russischer Wirtschaftsgenossenschaften besucht war, eine wesentliche Förderung erfahren, und diesem Umstande trägt auch die Regierung und Volksvertretung Rechnung. H. M.

g) Ausland.

Der schweizerische Bundesrat und die Rheinfrage.

Nach der großen Rheindebatte bei Anlaß der Behandlung der Interpellation Gelpke im Nationalrat hat man mit Recht eine tiefgründige und die Stellung des Bundesrates in der Rheinfrage nach allen Seiten orientierende Botschaft um so mehr erwartet, als eine solche die ganze Frage und den Standpunkt des Bundesrates hell erleuchtende Berichterstattung bereits mehrmals in Aussicht gestellt worden war. Freund und Gegner der Regulierung gaben sich das stillschweigende Versprechen, bis zum Erscheinen dieser Botschaft zu schweigen, und die tiefe Stille, die über den Wassern lag, wurde einzig unterbrochen durch den bekannten Unkenruf von vier ausgesprochenen Freunden des französischen Seitenkanalprojektes, der an eine ganze Anzahl von Blättern gesandt, aber nur in zweien abgedruckt wurde. Nun ist die Botschaft endlich erschienen und im „Bundesblatt" vom 16. August veröffentlicht worden. Wer aber darin nach den tieferen Gründen sucht, nach den primären Ursachen zu dem eigentlichen Vorgehen des Bundesrates, als er, ohne die bisherigen Fachexperten und die beteiligten Kantone zu begrüßen, mit einer unbegreiflichen Eilfertigkeit einen neuen Delegierten in die Rheinzentralkommission ernannte und im Handumdrehen sich in der Rheinfrage von einem Paulus in einen Saulus verwandelte, der wird die Botschaft sehr enttäuscht zur Seite legen und mit Wallenstein ausrufen: „O, diese Staatskunst, wie veracht' ich sie!"

Der „Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über sein bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage" enthält überhaupt nichts anderes, als was Herr Bundesrat Motta in seiner Beantwortung der Interpellation Gelpke am 14. Juni im Nationalratssaale vorgebracht hat, ergänzt durch einige Betrachtungen über die technische und wirtschaftliche Entwicklung seit dem Wiener Kongreß, durch eingehendere Hinweise auf die ergangenen Aktenstücke und durch Beifügung eines Anhanges, der die in Frage kommenden völkerrechtlichen Artikel, die ergangenen Noten und den Wortlaut des endlichen „Erfolges" des Straßburger Kompromisses enthält. Was man von der Botschaft in erster Linie erwartet hatte, das war die Schaffung der Klarheit über die Rechtsfrage, wie sie in der erwähnten Sitzung des Nationalrates von den Nationalräten Dr. Miescher und Schmid verlangt worden war. Man mußte endlich einmal wissen, kraft welchen Rechtstitels unsere Delegierten in der Zentralkommission in Straßburg mitmachen, aber da sucht man in der Botschaft vergebens nach einer klaren Formulierung. Der Bundesrat schrieb in seiner Note vom 18. November 1920 an die in der Rheinkommission vertretenen Mächte, daß er „mit großer Befriedigung davon Kenntnis genommen, daß der Friedensvertrag von Versailles der Schweiz eine Vertretung in der Rheinzentralkommission einräume", und er werde gerne zusammen mit den übrigen in der Zentralkommission vertretenen Mächten diejenigen Projekte prüfen, die Frankreich der Zentralkommission gemäß den Bestimmungen des Art. 358 des Versailler Vertrages unterbreiten werde. Ferner machte der Bundesrat in dieser Note darauf aufmerksam, man sei in der Schweiz der Ansicht, daß die Verträge von 1814/15 sowie deren Ergänzung, das Mannheimer Abkommen von 1868, die freie Schiffahrt im natürlichen Bett des Rheines von Basel bis in das offene Meer anerkannt haben, ferner: es habe die freie Schiffahrt auf diesem Flußweg für die Schweiz heute in Zukunft die Bedeutung eines Lebensinteresses und die Schweiz würde es nicht verstehen, wenn man im Zeitpunkte, wo der Völkerbundsvertrag und die Friedensverträge den Grundsatz des freien Transits und des freien Zuganges zum Meere verkünden, daran denken könnte, in Wirklichkeit die Anwendung dieser Grundsätze zu beschränken. Der Bundesrat aber rechnet in der Note trotzdem bereits mit der Möglichkeit der Erstellung eines französischen Seitenkanals, denn er betont, daß dessen Schiffbarkeit derjenigen des Rheins, wenn er reguliert wäre zwischen Basel und Straßburg, entsprechen müßte, und, daß die Schiffahrt in diesem Kanal von jeder Erhebung von Gebühren für die Durchfahrt und die Schleusung frei bleiben müßte.

Sehr interessant ist die auf diese Note erfolgende Antwort der französischen Regierung. Sie gibt zu, daß als Maßstab der

Schiffbarkeit des Rheins derjenige Grad der Schiffbarkeit bezeichnet werden soll, der vorhanden wäre, wenn die Regulierungsarbeiten auf dem Rhein ausgeführt würden, und daß der künstliche Wasserweg, der an die Stelle des Rheins treten wird, der gleichen rechtlichen Ordnung unterworfen werden soll wie der Rhein selbst, daß also die Freiheit der Schiffahrt, die Taxen und die Genehmigung von Entwürfen gleich geregelt werden wie für den freien Rhein. Wörtlich heißt es auch in dieser französischen Antwort — die Antworten der anderen Staaten werden leider nicht veröffentlicht —, die französische Regierung finde sich in voller Übereinstimmung mit der eidgenössischen Regierung in Hinsicht auf die Bedingungen, die auf einem künstlichen Schiffahrtsweg ebenso wirksam erfüllt werden wie im Bett des ausgebauten Rheins. Sie betrachte übrigens die Erklärungen in der Note als eine Annahme ohne Vorbehalt der den Rhein betreffenden Bestimmungen des Vertrages von Versailles, und sie begrüße die künftige Mitarbeit der schweizerischen Delegierten in der Rheinzentralkommission.

Hier bekommt man beim Lesen der Botschaft den Eindruck, daß eine Lücke klaffe, denn der Bundesrat begnügte sich sonderbarerweise mit der französischen Antwort, trotzdem sie auf die grundsätzlichen Anschauungen des Bundesrates über die Freiheit der Schiffahrt gar nicht eintritt, sondern sie völlig ignoriert. Durch dieses Stillschweigen hat er die Rheinartikel des Versailler Vertrages stillschweigend genehmigt und sich unter sie gestellt und hierin liegt u. E. der große Fehler, der getan wurde und auf dem die späteren Entscheidungen basieren. Der Chef des politischen Departements hat ja selbst die Meinung ausgedrückt, daß die Politik manchmal sehr langatmig arbeite, daß sich Verhandlungen oft lange hinziehen. Warum hat er es unterlassen, die französische Note — wir wollen nicht sagen zu kritisieren — sondern mit einer Replik zu beantworten, in welcher er betont hätte, daß er sich nicht ohne weiteres aller Rechte begeben könne, die ihm aus den Verträgen von 1814/15 zustehen, und daß die französische Annahme von der vorbehaltlosen Zustimmung zu den Versailler Bestimmungen nicht ohne weiteres akzeptiert werden könne. Glaubt man denn wirklich, daß die in der Rheinzentralkommission vertretenen Mächte es hätten über sich bringen können, die Schweiz aus der Rheinzentralkommission auszuschalten, sie, die ein ausgesprochener Rheinuferstaat und mit 465 km Uferlänge am Rhein beteiligt ist, während die vom Rheine abseits liegenden Staaten wie Belgien, England und sogar Italien an der Ordnung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten beteiligt wären? Das wäre der Gipfel der Vergewaltigung gewesen.

In seiner Replik hätte der Bundesrat auch auf die Bedenken hinweisen können, die man in der Schweiz in bezug auf Verkehrsablenkungen durch den Seitenkanal hegt, Bedenken, die nicht nur in den Köpfen der Verkehrspolitiker spuken, sondern in gewissen französischen und elsässischen Auslassungen eine berechtigte Begründung finden. Ganz abgesehen davon, daß Frankreich beabsichtigt, vermittelst des Seitenkanals den Rhein-Rhone-Kanal wenigstens bis zur Wasserscheide bei Altmünsterol mit genügend Wasser zu speisen, will es diesen Kanal noch ausbauen und verbessern, damit er für Kähne bis zu 1200 t Ladefähigkeit passierbar wird und im Nord-Südverkehr als starker Konkurrent des Gotthard später auftreten kann, was bei einer ungehemmten Entwicklung der Schiffahrt im offenen Strom nicht möglich wäre. Man hat aber auch in der Schweiz Bedenken dahingehend, daß der Seitenkanal es Frankreich ermöglichen soll, einen Teil des schweizerischen Verkehrs von Antwerpen, Rotterdam und der Rheinlinie zugunsten der französischen atlantischen Häfen abzulenken und ihn über die teueren französischen Bahnen oder die französischen Kanäle mit ihren unzähligen Schleusen — von Nantes nach Basel sind 247 Schleusen zu überwinden — zu leiten und so den schweizerischen Verkehr mehr in französische Abhängigkeit zu bringen, wobei die Mehrkosten an Transportauslagen der Schweiz belastet würden. Daß solche Bedenken begründet sind, mag aus folgenden Auslassungen zur Genüge hervorgehen:

In der von der Handelskammer von Nancy herausgegebenen Zeitschrift „L'Union Economique de l'Est" vom Jahre 1818 schrieb Daniel Mieg, einer der Initianten des Kembser Kraftwerkes, am Schlusse eines Artikels über den Rhein u. a.:

„La navigation dans le lit même du Rhin en amont de Strasbourg n'a aucun intérêt pour la France ni pour l'Alsace-Lorraine. Elle favoriserait surtout le commerce et l'industrie de l'Allemagne et son emprise économique sur la Suisse. Tout en restant fidèle au principe de la liberté de la navigation du Rhin établie par les traités, la France ne doit pas vouloir la régularisation, mais maintenir Strasbourg, dont le port est déjà organisé en conséquence, comme tête de ligne de la grande navigation du Rhin."

Noch deutlicher sprach sich am französischen Binnenschiffahrtskongreß in Straßburg im September 1919, bei welchem aus unbekannten Gründen die beiden Vertreter von Basel trotz ergangener Einladung nicht zugelassen wurden, der Straßburger A. Schleifer aus, indem er sagte:

„Je ne vois pas pourquoi on doit laisser passer le trafic international devant le nez de Strasbourg. Ceux qui parlent ainsi trahissent les intérêts francais, et il est très regrettable que dans le traité de paix on ait cédé aux éxigences de la Suisse. La grande France n'avait pas besoin de se courber devant les intérêts de la Suisse. Je m'opposerai à tout nouveau essai d'étendre le trafic du Rhin jusqu'a Bâle d'une facon quelconque, car ce serait contraire aux intérêts et aux droits de la France."

Es ließen sich noch eine ganze Menge derartiger Stimmen zusammenstellen — wir verweisen nur noch auf die Auslassungen des Pariser Professors Henri Hauser —, doch mögen diese beiden Auslassungen genügen, um darzutun, daß es wirklich notwendig gewesen wäre, in einer zweiten Note auf diese Dinge hinzuweisen und gegen die vorbehaltlose Anerkennung der Rheinbestimmungen des Versailler Vertrages Garantien dafür zu verlangen, daß die Bedenken nicht einmal durch die Tatsachen berechtigt würden. Aber nichts von dem. Diese Seite der Rheinfrage hat der Bundesrat ganz ignoriert. Das ist um so sonderbarer, als durch die wirtschaftlichen und die verkehrspolitischen Untersuchungen seiner Organe auf diese Dinge hingewiesen worden war.

Statt dessen versucht er darzutun, daß es volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen sei, die Wasserkräfte der schiffbaren Ströme, die für die Entwicklung der Industrie der Uferstaaten unentbehrlich sein könnten, brach liegen zu lassen, und stellt sich auch damit in Widerspruch mit sich selbst, denn er schreibt im Geschäftsbericht pro 1919 des Departements des Innern u. a.:

„Wenn auch seit der Festlegung dieser Grundsätze die Technik der Kraftgewinnung sehr große Fortschritte zu verzeichnen hat, so ist doch zu sagen, daß insbesondere die verkehrspolitische Seite der Schiffahrt in noch höherem Maße an Bedeutung gewonnen hat und alle Nationen interessiert. Diese letzteren Umstände müssen daher ausschlaggebend bleiben."

Wir vermissen in der Botschaft auch Erklärungen darüber, warum es bei der Ernennung des gegenwärtigen Hauptdelegierten in der Zentralkommission so rasch und so still zugegangen ist, warum die bisherigen Experten, die Vertreter der beiden direkt interessierten Kantone nicht zugezogen oder auch nur um ihre Meinung befragt worden sind, wie das sonst immer üblich war. Der Bundesrat schweigt sich darüber aus wie auch über seine Schritte, die er bei den anderen interessierten Staaten getan hat, um seine Ansichten und Wünsche zur Rheinschiffahrt dort zu erklären. So ist in Italien gar nichts getan worden, ebenso wenig in Belgien und in England hat man so ziemlich alles der Privatinitiative überlassen. Das sind doch alles Vorwürfe, die dem Bundesrat bei Anlaß der Debatte über die Interpellation Gelpke gemacht wurden, und es wurde doch damals versprochen, daß der Bundesrat in seiner Botschaft sich nach allen Richtungen hin erklären werde, und nun ist die Botschaft da und „wir sind so klug als wie zuvor".

Man hat sich in die Brust geworfen, als der Vorwurf erhoben wurde, der Bundesrat sei „umgefallen", aber ist denn dieser Vorwurf nicht einigermaßen berechtigt, mag auch der „Umfall" eine politische „Klugheit" gewesen sein? Es war am 4. Juni 1918, als bei Anlaß einer Rheindebatte im Nationalrat Bundesrat Ador die aus dem Wiener Vertrag der Schweiz zustehenden Rechte verteidigte und sagte: „Les droits de la Suisse que nous sommes fermement décidés à défendre jusqu'au bout. Nous avons le droit d'eseiger que la Suisse soit entendue et qu'ancun travail ne puisse être fait sur le Rhin sans que nous ayons été consultés, prévenus ou entendus." Und heute sagt der Bundesrat: „Wenn wir nicht in die Rheinzentralkommission eintreten, dann macht Frankreich mit uns was es will." Als nämlich Ador sprach, handelte es sich um die von Deutschland geplante Kanalisierung des Rheins zwischen Straßburg und Basel und heute handelt es sich um einen Eingriff in den Rheinlauf von seiten Frankreichs. Si duo faciunt idem, non est idem! V. K.

Die polnische Handelsflotte.

In Ländern mit bedeutender Küstenausdehnung am Meere, wie Rußland, Deutschland, Dänemark usw. hat man eine Kriegsflotte, eine Übersee- und eine Binnenflotte für Ströme und große Seen zu unterscheiden. Das alte Polen war fast immer ein Binnenstaat und hatte somit weder eine Kriegsflotte noch eine Überseeflotte nötig, und die Binnenschiffahrt auf Weichsel, Narew und Bug, Warthe und einzelnen anderen Flüssen nahm ehedem eine recht bescheidene Stellung ein. Die polnische Schiffbaukunst kam daher auch wenig zur Geltung.

Die Verwirklichung der Wilson'schen Forderung von Polens freiem Zugang zum Meer hat in Polen das unverkennbare Bestreben gezeitigt, in möglichst kurzer Zeit eine achtunggebietende Flotte auf den drei vorher bezeichneten Gebieten zu besitzen, und so in die Reihe der seefahrenden Nationen einzutreten. Die ersten Versuche mit amerikanisch-polnischen Dampferlinien sind nicht besonders ermutigend ausgefallen, und es erscheint nicht ausgeschlossen, daß die polnische Seehandelsflotte eines Tages wieder vom Schauplatze verschwindet. Die jüngste Vergangenheit ist der Bildung neuer Dampferlinien und

Begründung einer überseeischen Handelsflotte nicht günstig gewesen, zumal Polen weder genügend Geld noch Erfahrung in diesem Zweig der Volkswirtschaft besitzt.

Auf die polnische Kriegsmarine soll hier nicht eingegangen und nur bemerkt werden, daß nach dem Urteil des Kapitäns a. D. Martini die polnische Kriegsmarine nicht polnischen, sondern in erster Linie französischen Interessen dienen solle. Nach der „Gazeta Gdanska" („Danziger Zeitung") besteht die polnische Kriegsmarine aus einer kleinen Torpedobootsflottille, einer Division Minensuchboote und zwei Avisos. Auf diesen beiden früheren deutschen Kanonenbooten gibt es fünf Admirale, was im Herbst 1921 von dem polnischen Abgeordneten Seyda im Sejm getadelt wurde.

Bereits Ende Mai 1919 wurde in Warschau eine Liga zur Förderung der polnischen Handelsflotte gegründet. Ähnliche Nachrichten kamen aus Krakau, und erst im Frühling 1922 erfuhr man aus Thorn, daß dort eine englische Firma den früheren deutschen Holzkahn ausbauen, und auf einer anzulegenden Werft Weichselschiffe bauen will.

In Heft 10 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" vom 15. Mai 1922 ist darauf hingewiesen, daß die Aktiengesellschaft „Vereinigte Polnische Schiffahrt" den gesamten Park der polnischen Staatsschiffahrt auf der Weichsel mit ihren Zuflüssen übernommen habe. Von einer Belebung der Weichselschiffahrt ist aber keine Rede. Den polnischen Marinekreisen scheint vielmehr die zu Danzig gehörige Weichsel ein Dorn im Auge zu sein, so daß nach Ansicht dieser Kreise die ganze Weichsel zu Polen geschlagen werden müßte, um eine Belebung der polnischen Weichselschiffahrt in Szene zu setzen.

Die Differenzen zwischen Danzig und Polen über die Befugnisse im Danziger Hafen werden wohl nie ganz beigelegt werden. Die Polen wollen sich nicht in die Tatsache hineinfinden, daß Danzig ein selbständiges Staatswesen sei, in dessen Bereich eine auswärtige Macht nichts zu schaffen habe, und so nur ist es zu erklären, daß am 13. und 16. Juni 1922 eine Meßabteilung des polnischen Ministeriums auf dem Dampfer „Tczew" (Tczew-Dirschau) auf der Danziger Weichsel ohne Erlaubnis der Regierung des Freistaates Vermessungen ausführte. Die Direktion der polnischen Strombauverwaltung in Thorn hielt es für ausreichend, daß sie am 12. Juni d. Js. der Weichselstrombauverwaltung in Danzig durch den Fernsprecher die bevorstehende Vermessung mitteilte und die Danziger Strombauverwaltung ersuchte, die notwendigen Anweisungen an ihre Organe ergehen zu lassen, damit die Meßabteilung ihre Arbeiten ungehindert durchführen könne.

Die polnische Direktion wartete nun keine Antwort ab, sondern führte die Vermessungsarbeiten ohne weiteres aus. Der Danziger Senat hat in dieser Handlungsweise mit recht eine Verletzung der Hoheitsrechte Danzigs erblickt, und den Kommissar des Völkerbundes unter Mitteilung des Sachverhaltes ersucht, die Freie Stadt Danzig gegen derartige Verletzungen der Hoheitsrechte in Schutz zu nehmen und sie künftig zu verhüten. . . .

Man kann sich das Verhalten des polnischen Ministeriums nicht recht erklären. Die früher preußische Weichsel war in allen ihren Teilen so gründlich untersucht und erforscht, daß es besonderer neuen Vermessungen kaum bedurfte, und was sollten vollends polnische Vermessungen auf Danziger Gebiet?

Lebhafter als die Schiffahrt ist neuerdings die Holzflößerei auf der Weichsel. Die Eisenbahnen im unteren Weichselgebiet sind eben nicht mehr im Stande, das massenhaft zur See gelangende Holz zu befördern, und nun muß die Holzflößerei wieder in ihre Rechte treten. Zur Förderung der Weichselschiffahrt will die polnische Regierung Kanäle bauen, und zum Schutze der Weichselschiffahrt sind sogar Monitore und Motorfahrzeuge erbaut, welche bis zu den Rokitnosümpfen gelangen können.

H. M.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Aus verwandten Vereinen.

Elbschiffahrtstag 1922.

Am 24. August fand in Magdeburg unter sehr zahlreicher Beteiligung der von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt einberufene Elbschiffahrtstag in der Loge „Ferdinand zur Glückseligkeit" statt.

Der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft, Schiffahrtsdirektor Engel eröffnete um 10 Uhr vormittags die bedeutsame Tagung. Er gab zunächst seiner Freude Ausdruck, daß die Interessenten der Binnenschiffahrt so zahlreich der Einladung Folge geleistet hätten. Von der Regierung und den Behörden waren erschienen: Staatssekretär Kirschstein, Ministerialdirektor Dr. Ottmann, Ministerialrat Volk, Oberregierungsrat Dr. Diller vom Reichsverkehrsministerium, Präsident Scharmer vom Reichswirtschaftsministerium, Ministerialrat Wehrmann vom Reichsministerium für Wiederaufbau, Ministerialrat Geehre vom Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe, Ministerialrat Sorger vom Finanzministerium, Leg. Rat v. d. Decken vom Auswärtigen Amt, der Oberpräsident von Sachsen Hörsing, ferner waren vertreten die Regierungen von Sachsen, Thüringen, Anhalt, Hamburg, der Reichstag und der Reichswirtschaftsrat, der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt und zahlreiche Handelskammern.

Schiffahrtsdirektor Engel führte aus, daß schon seit der Zeit vor dem Kriege der Plan bestanden habe, einen Elbschiffahrtstag abzuhalten, aber erst heute sei es gelungen, ihn zu verwirklichen. In der jetzigen Zeit der wirtschaftlichen Erschütterungen bringe jeder Tag neue Aufgaben. Daher sei ein enger Zusammenschluß und ein reges Zusammenarbeiten erforderlich. Das Verkehrsproblem stehe im Vordergrund des Interesses, ohne den Verkehr sei ein Wiederaufbau nicht möglich. So sollten heute auf dem Elbschiffahrtstag die äußerst wichtigen Verkehrsfragen der Elbe erörtert werden.

Als erster Redner des Tages sprach der Geheime Rat Prof. Dr.-ing. Dr. Engels-Dresden über „Die technischen Möglichkeiten der Niedrigwasserregelung der Elbe". Der bedeutsame Vortrag ist in seinem vollständigen Wortlaut in dem vorliegenden Heft, Seite 277 veröffentlicht.

Hieran schloß sich ein Vortrag des Syndikus der Handelskammer Dr. Dücker über „Die wirtschaftliche Bedeutung der Niedrigwasserregelung". Der Redner ging davon aus, daß nach dem Kriege alle wirtschaftlichen Kreise sich mit dem Ausbau des Wasserstraßennetzes und der Anlage neuer Kanäle beschäftigten. Es erscheine merkwürdig, daß sich Deutschland in seiner tiefsten Not mit anscheinend aussichtslosen Plänen beschäftige, doch beweise die Geschichte bereits, daß stets in schweren Zeiten eine Besserung der wirtschaftlichen Lage durch Hebung des Verkehrs und Anlage neuer Verkehrsmittel versucht und auch erreicht wurde.

Die bestehenden Einrichtungen des Elbe-Verkehrsweges seien unzulänglich. Besonders beklagenswert sei der Zustand der Oberelbe. Die Elbe könne in ihrer Bedeutung dem Rhein gleichkommen, wenn die Wasserregulierung auf derselben günstiger wäre. Die Regulierung der Oberelbe erscheine daher als eine äußerst dringende Notwendigkeit. Die Elbe habe eine große Bedeutung durch ihre Berührung mit dem sächsischen und mitteldeutschen Industriegebiet und ihre Verbindung mit der Reichshauptstadt. Ganz besonders wichtig sei sie jedoch für den Seehafen Hamburg als Zubringer. Für die Erhaltung eines Seehafens sei ein Stromhinterland und seine Binnenschiffahrt die wichtigste Voraussetzung. Deutschland habe die Pflicht, den Elbeverhältnissen größte Aufmerksamkeit zu schenken, um dadurch die Grundlagen für die Wiederaufnahme der Weltschiffahrt durch Hamburgs Seehafen zu schaffen.

Die Binnenschiffahrt würde jedoch nach dem Kriege ungünstig beeinflußt durch die Tarifpolitik der Eisenbahn, so daß die Binnenschiffahrt auf die Dauer bei einem solchen System, das die Massengüter zu stark begünstige, nicht bestehen könne. Das Uebergewicht der Elbeschiffahrt über die Eisenbahn lasse sich leicht aus den Vorkriegsfrachten erläutern. Die Fracht für Getreide betrug 1914 auf der Eisenbahn von Hamburg nach Magdeburg 1,25 M. pro Zentner, dagegen auf der Elbe nur 20 Pfennig. Die Binnenschiffahrt wäre also in der Lage, der Volkswirtschaft durch ihre billigen Tarife viele Millionen an Frachten zu ersparen. Dagegen würde die Elbe durch den regelmäßig wiederkehrenden Wassermangel schwer beeinträchtigt, der die Frachtsätze stets erheblich anschwellen lasse. Ganz anders würden die Verhältnisse liegen, wenn die Spediteure sich auf die Elbe als voll leistungsfähigen Strom verlassen könnten, wenn dadurch die Frachten stetiger würden und feste Lieferfrachten vereinbart werden könnten.

Aus all diesen Gründen würde von der Elbeschiffahrt die dringende Forderung auf schleunige Niedrigwasserregulierung der Elbe erhoben.

Wenn die Regulierung ausgeführt sei, würde sich die Industrie in starkem Maße an der Elbe ansiedeln können. Die Elbe würde dann ganz andere Entwicklungsmöglichkeiten bieten als bisher. Zum Beispiel könne sich Dresden in einen Industriebezirk umwandeln, an den vorgesehenen Talsperren würde auch der Industrie die Möglichkeit zur Betätigung gegeben. Die Industrie würde dann der Schiffahrt neue Frachten zuführen. Auch sei die Regulierung der Elbe erforderlich, damit 1000 t-Schiffe regelmäßig verkehren könnten, die für das in Aussicht genommene neue Kanalsystem maßgebend seien. Schließlich eröffne die Elbe den Zugang zur Tschechoslowakei, die durch den Versailler Vertrag auf Hamburg als Seehafen angewiesen sei. Im Zusam-

menhang hiermit müsse später eine Verbindung Elbe-Oder-Donau angestrebt werden.

Der Vortragende schloß mit der Erwartung, daß nun auch gehandelt werden möge, wo bisher nur gehofft und gewünscht wurde.

Den Schluß der Tagesordnung bildete ein Vortrag des Geschäftsführers der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt, Hauptmann a. D. Thiele, über „Die Elbe als Verkehrsstraße".

Der Redner gab zunächst einige Ergänzungen zu den beiden ersten Vorträgen und wies auf die großen Schwierigkeiten hin, mit denen die Elbeschiffahrt zu kämpfen habe. So sei der Transport der böhmischen Braunkohle von 2½ Millionen Tonnen vor dem Kriege auf ½ Millionen Tonnen zurückgegangen. Das wichtigste Transportgut für die Elbe sei bisher das Salz gewesen, aber auch hier sei ein Rückgang von 500 000 t auf 230 000 t zu verzeichnen. Die Verhältnisse lägen auf der Elbe nicht so einfach wie auf dem Rhein und der Oder, da es der Elbe z. Zt. an einem natürlichen Massengut fehle. Die Elbeschiffahrt müsse sich daher die immer mehr sich ausbreitende Industrie Mitteldeutschlands nutzbar machen. Erfreulich sei es, daß die chemische Industrie sich neuerdings vielfach an der Mittelelbe niederlasse. Hier sei eine Möglichkeit gegeben, bisherige Verluste wieder auszugleichen. Auch der nachteilige Einfluß der Staffeltarife der Eisenbahn auf die Elbeschiffahrt wurde vom Vortragenden einer Betrachtung unterzogen.

An der Hand von Lichtbildern wurde dann eine Reise von Schandau bis Hamburg angetreten und den Teilnehmern die Hafenanlagen und besonders schöne Landschaftspunkte der Elbe in anschaulicher Weise gezeigt, auch hierbei die vielfachen Gefahren erläutert, die der Elbeschiffahrt durch Eisgang und örtliche Schwierigkeiten, wie an der Magdeburger Strombrücke, erwachsen.

Alle Vorträge wurden mit lebhaftem Beifall begrüßt.

Bei einem gemeinsamen Mittagessen wurden zahlreiche Ansprachen gehalten, aus denen das lebhafte Interesse der Regierungen und Behörden an dem Gedeihen der Elbeschiffahrt hervorging. Ueberall kam der Wunsch zum Ausdruck, die Binnenschiffahrt der Elbe in ihrem Daseinskampf zu stützen und zu fördern.

Am Nachmittag fand ein gemeinsamer Rundgang durch die Ausstellung statt und eine Stromfahrt auf der Elbe von Magdeburg bis zur künftigen Ueberquerungsstelle des Mittellandkanals.

Odertag 1922.

Die unter Führung des Oderbundes vereinigten Kanal- und Schiffahrtsvereine der Oder veranstalteten am 26. August im Hauptrestaurant der Miama in Magdeburg einen Odertag unter Beteiligung von Vertretern des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt und des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt.

Der Vorsitzende des Oderbundes, Oberbürgermeister Dr. Trautmann, begrüßte die anwesenden Gäste und wies darauf hin, daß den durch den Versailler Vertrag gefährdeten Wirtschaftsgebieten des Ostens durch umfassende Maßnahmen geholfen werden müsse.

Schiffahrtsdirektor Oberstleutnant a. D. Graetz hielt zunächst einen eingehenden Vortrag über „Die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Oder". Er wies nach, wie schwer die Oderschiffahrt unter den ungenügenden Fahrwassertiefen und den regelmäßig wiederkehrenden Trockenperioden zu leiden habe. Durch mehrere Gesetze sei bereits die Regulierung der Oder und die Schaffung eines Staubeckens bei Ottmachau angeordnet worden. Die Oder müsse verlangen, daß die gegebenen Zusagen nun endlich eingelöst werden.

Dann folgte ein Vortrag des Syndikus Boltze-Stettin über „Stettins Handel und die Oder in ihrer Bedeutung als Zubringer zum Seeverkehr".

Nachdem mehrere Redner, unter anderem der Vorsitzende des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, Generaldirektor Dr. Ott, die Dringlichkeit der Forderungen der Oderinteressenten betont hatte, gelangte folgende Entschließung einstimmig zur Annahme:

Entschließung:

„Die zum Odertag der Binnenschiffahrtswoche in Magdeburg am 26. August 1922 versammelten Vertreter der deutschen Binnenschiffahrt ersuchen den „Oderbund", kein Mittel unversucht zu lassen, die Reichsregierung zu veranlassen, daß die dringend erforderlichen und in drei Gesetzen von 1905, 1913 und 1920 festgelegten Arbeiten zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Oder unterhalb Breslau, vor allem der Bau des Staubeckens in Ottmachau, schleunigst in Angriff genommen werden.

Die gesamte deutsche Binnenschiffahrt hat das regste Interesse daran, daß mit der Vollendung des Mittellandkanals auch auf der Oder Verhältnisse bestehen, die zum Nutzen des gesamten deutschen Wirtschaftslebens einen ungehinderten Binnenschiffahrtsverkehr von Osten nach dem Westen und umgekehrt, für Fahrzeuge bis zu 1000 Tonnen Tragfähigkeit gewährleisten".

Zum Schlusse fand im Kinosaal der Ausstellung ein Vortrag des Stadtrats Dr. Müller-Frankfurt a. O. über „Wirtschafts- und Landschaftsbilder aus dem Odergebiet" statt. In Lichtbildern und im Film wurden den Zuschauern die alten Kulturstätten der Oder, ihre wirtschaftlichen Anlagen und treffliche Landschaftsbilder gezeigt.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		21. 8. cm	22. 8. cm	23. 8. cm	24. 8. cm	25. 8. cm	26. 8. cm	27. 8. cm	28. 8. cm	29. 8 cm	30. 8. cm	31. 8. cm	1. 9. cm	2. 9. cm	3. 9. cm	4. 9. cm	5. 9. cm
Memel	Tilsit	191	187	184	182	182	182	182	183	180	175	168	166	165	163	160	156
Pregel	Insterburg	—25	—24	—24	—	—24	—18	—18	—16	—19	—24	—31	—16	—30	—30	—31	—
Weichsel	Thorn	68	63	60	37	54	—	64	62	60	56	50	46	44	52	54	—
Oder	Ratibor	134	122	115	110	142	126	120	113	110	105	103	109	97	94	92	95
„	Breslau	—70	—60	—64	—65	—80	—76	—62	—76	—76	—68	—78	—75	—79	—70	—74	—76
„	Krossen	76	82	88	93	95	88	93	91	87	85	84	84	78	77	72	67
„	Frankfurt	76	76	80	84	88	89	85	86	86	79	76	75	74	70	67	—
Warthe	Landsberg	71	69	67	64	58	59	58	55	52	51	48	46	48	44	49	49
Netze	Vordamm	78	70	72	71	67	62	64	62	58	57	54	50	59	63	66	62
Elbe	Dresden	—94	-114	-146	-136	-140	-150	-134	-118	-134	-135	-150	-153	-163	-162	-167	-171
„	Barby	191	191	177	156	139	131	134	122	116	121	119	108	100	93	88	83
„	Magdeburg	139	134	134	118	108	103	105	101	96	95	94	88	85	76	75	77
„	Wittenberge	139	160	174	177	171	160	148	141	139	132	127	128	127	123	114	—
Saale	Grochlitz	140	124	110	114	126	142	132	130	122	112	102	104	98	102	102	94
Havel	Spandau*)	44	44	45	52	50	51	44	45	35	46	46	40	42	40	38	38
„	Rathenow*)	20	18	16	13	10	12	10	10	12	16	16	14	12	11	13	11
Spree	Spremberg*)	75	75	80	75	75	75	76	70	70	70	70	70	70	74	70	75
„	Kersdorf*)	194	195	194	198	204	208	200	199	198	190	194	198	202	200	202	195
Weser	Münden (Han.)	150	180	174	138	198	170	161	152	166	145	135	148	133	141	138	123
„	Minden (Westf.)	246	226	207	215	216	208	228	219	214	204	250	205	199	200	196	195
Rhein	Maximiliansau	524	516	508	506	507	523	505	497	489	489	470	467	467	490	491	494
„	Caub	312	298	282	274	272	272	276	277	270	258	250	246	239	246	260	270
„	Cöln	312	293	279	271	266	263	264	264	260	251	—	239	228	216	229	249
Neckar	Heilbronn	54	50	41	60	50	52	50	40	42	42	37	36	50	70	99	78
Main	Hanau	303	287	302	304	294	302	292	298	286	288	288	290	292	296	293	290
Mosel	Trier	65	52	54	44	49	53	60	48	46	41	36	36	38	—40	56	59

*) Unterpegel.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 19
1. Oktober

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 60 M.
für das Vierteljahr
Im Jahre erscheint 24 Hefte
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 20 Mark
Sonder-Hefte 40 Mark

Anzeigen
kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 15,—

Beilagen
nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin C 2, Breite Straße 8

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, Charlottenburg 2, Kantstr. 140,* Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin C2, Breite Straße 8,* zu richten.

Anträge auf Nachlieferung eines verloren gegangenen Heftes können nur innerhalb 14 Tagen nach dessen Erscheinen berücksichtigt werden

Inhalts-Verzeichnis: Die Weltwasserstraße Rhein—Main—Donau und das Ausland. S. 291. — Die Eddertalsperre. S. 294. — Danziger Werften. S. 296. — Zum Straßburger Kompromiß in der Rheinfrage. S. 297. — Die Landesanstalt für Binnenfischerei am Müggelsee bei Berlin. S. 298. — Kleine Mitteilungen. S. 300. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 303. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 304. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 305. — Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie. S. 305. — Patentbericht. S. 305. — Berichtigung. S. 306. — Bücherbesprechung. S. 306.

Die Weltwasserstraße Rhein—Main—Donau und das Ausland

Von Franz Heigl, Pressechef des Main-Donau-Stromverbandes.

Zielbewußter Ausbau des Verkehrswesens, insbesondere leistungsfähiger Wasserstraßen, und planmäßige Wasserkraftausnutzung stehen heute bei Erörterung aller großen Wirtschaftsfragen mehr denn je im Vordergrund des Interesses der europäischen Staaten. Hierbei hat sich, ganz abgesehen von den Kraftanstrengungen, welche die einzelnen Länder des europäischen Kontingents zur Verbesserung ihres Wasserstraßennetzes allenthalben machen, das Interesse des Auslandes in besonders starkem Maße auf ein Projekt konzentriert, das infolge seiner weittragenden Bedeutung für die europäische Verkehrs- und Wirtschaftspolitik mit Recht als „das bedeutendste wirtschaftliche Ereignis Europas“ betrachtet wird: die Großschiffahrts- und Kraftstraße „Rhein—Main—Donau“.

Wohl selten hat der Bau einer Wasserstraße die führenden Geister der alten und neuen Welt und ihre Presse so sehr beschäftigt, als das von der Durchführung des verkehrstechnischen Riesenprojektes „Rhein—Main—Donau“ zutrifft. Wenn man diesem weittragenden Interesse des Auslandes an einem deutschen Unternehmen auf den Grund geht und sich mit der Stellungnahme der Auslandspresse zu diesem überragenden Werke vertraut macht, in der sich nicht zuletzt die Belange der ausländischen Regierungen widerspiegeln, tritt es deutlich in die Erscheinung, daß es keine überspannten Erwartungen sind, die an den Bau dieses Großwasserweges geknüpft werden, daß vielmehr die Verwirklichung des mehr als tausendjährigen Deutschen-Kaiser-Gedankens alle jene Voraussetzungen in sich schließt, welche die Wiedergesundung des europäischen und Weltwirtschaftslebens außerordentlich günstig beeinflussen. Deutscher Unternehmungsgeist und seine segensreichen Auswirkungen auf den ins Stocken geratenen Weltwirtschaftsprozeß, der heute vor einer schweren Krisis steht, nimmt ein Werk in Angriff, auf das die Augen der Welt gerichtet sind. Diese Auffassung von der weltwirtschaftlichen Bedeutung der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau und die Erkenntnis, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse Europas nur durch einen engeren Zusammenschluß mit dem Osten wieder ins Gleichgewicht gebracht werden können, kurzum, daß die großen Zukunftsentscheidungen im Osten liegen, zieht sich wie ein roter Faden durch alle Urteile der Auslandspresse über dieses Weltunternehmen.

Syren u. Shiping Ltd. hält mit Recht das Projekt für so bedeutsam für die ganze Weltwirtschaft, daß sie in Rotterdam eine Ausstellung der Pläne, Karten und Modelle des Projektes Rhein—Main—Donau veranstalten will, um die Aufmerksamkeit weiter Kreise, insbesondere des Handels und der Industrie, auf dieses Werk zu lenken. Reuters Limited and Associated Press gaben noch am Abend des Gründungstages der Rhein—Main—Donau-Aktiengesellschaft (30. Dezember 1921) einen Kabelbericht an sämtliche englische Zeitungen im Königreich und in den Kolonien, sowie an 1400 amerikanische Blätter, in dem sie alle wichtigen Einzelheiten über das Unternehmen, insbesondere das Bauprogramm und die Finanzierung mitteilten, und den weittragenden Einfluß dieser Großschiffahrts- und Kraftstraße auf die industrielle Entwicklung Deutschlands in den Vordergrund stellten. Eine einflußreiche Handelskammer Spaniens will durch Vorträge, Verbreitung von Büchern und Broschüren und durch Vorführung des Großfilms Rhein—Main—Donau, außerdem durch Veranstaltung von Ausstellungen über die deutsche Wasserstraßenbewegung und Wasserkraftausnützung weiten Kreisen Spaniens, nicht zuletzt den dortigen Regierungsmännern, ein Musterbeispiel deutschen Unternehmungsgeistes, das „gigantische Projekt Rhein—Main—Donau“ in seiner verkehrs- und volkswirtschaftlichen Bedeutung vor Augen führen und dadurch das Interesse und Verständnis an einem zielbewußten Wasserstraßenbau im eigenen Lande wecken. Zunächst verspricht sie sich von einer solchen Propaganda eine baldige Inangriffnahme der notwendigen Arbeiten zur Hebung der Flußschiffahrt auf dem Ebro. Es ist kaum daran zu zweifeln, daß sich die in Spanien noch da und dort bestehenden Widerstände gegen Wasserstraßenbauten, angeregt durch die deutschen Projekte und ihre Bedeutung für die ganze Volkswirtschaft, schon in absehbarer Zeit ins Gegenteil verwandeln werden. Die weitblickende Camara Official sieht denn auch mit Recht in der Durchführung des Riesenprojektes Rhein—Main—Donau einen vielversprechenden Ansporn für ihr Land; ist doch das Interesse für das Wasserstraßenwesen und die Wasserkraftausnützung heute in der ganzen Welt im Wachsen begriffen.

Greifen wir nur wenige aus den zahlreichen Urteilen der Auslandspresse über die Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau heraus, so finden wir, daß allen mehr oder minder das Bestreben innewohnt, die Aufmerksamkeit ihrer Länder aus zweierlei Gründen auf das überragende Werk hinzulenken: einmal, um ihren Ländern ein Bild von der neu erwachenden Größe des deutschen Unternehmungsgeistes zu geben und damit aneifernd eine möglichst durchgreifende Verbesserung ihres eigenen Wasserstraßenwesens zu bewirken, andererseits aber, um alle Kräfte ihres Lan-

des auf eine möglichst große Einflußnahme an dieser Großschiffahrts- und Kraftstraße Rhein-Main-Donau zu konzentrieren und das Deutsche Reich an den Vorteilen zu schmälern, die sich aus dieser Wasserstraße ergeben. Sind doch unsere Feinde, insbesondere Frankreich, bis heute die Furcht nicht los geworden, daß Deutschland in der Entwicklung seiner Produktion über Erwarten rasch den Ententeländern wieder vorauseilen und zu neuem Wohlstand gelangen könnte. Die Erkenntnis, daß hierbei ein planmäßiger Ausbau unserer Wasserstraßen ausschlaggebend werden kann, ist es auch, die unseren Feinden in ihrer Herrschsucht und Zerstörungswut den Kampf gegen die Entwicklung der deutschen Verkehrseinrichtungen, im Besonderen der deutschen Wasserstraßen, als das wichtigste Mittel zur „friedlichen" Unterdrückung Deutschlands erscheinen und alles tun ließ, die volkswirtschaftlichen Wirkungen der deutschen Arbeit auf der ganzen Erde endgültig zu zerstören. „L'Allemagne tentera de monopoliser les principales lignes d'eaux européennes. A nous de lui s'interdire d'user pour elle seule du Rhin puis de Danube" schrieb Ch. Stiénon im Jahre 1918. Aber — la haime ne peut pas dé — placer la géographie — um mit einem vernünftig gebliebenen französischen Diplomaten zu sprechen.

Geht auch die französische Presse in ihrer destruktiven Gewaltpolitik gegen Deutschland sonst an allen weltwirtschaftlichen Notwendigkeiten vorüber, der Bedeutung dieses vielversprechenden Werkes konnte sie sich doch nicht verschließen. In utopistischem Ueberschwang schreibt Excelsior: „Der Donau—Main-Kanal ist einer der wichtigsten Objekte geworden für den französischen Einfluß in den gleichen Regionen, nach welchen es Deutschland ehemals gelüstete. Jetzt ist Frankreich imstande, den Platz Deutschlands auf dieser Verkehrsstraße einzunehmen. Die ganze Welt kann sich darüber beglückwünschen; denn die Verbindung von Donau und Rhein bedeutet die Vereinigung der Wirbelsäule Europas mit seinem Kopf — mit Frankreich." Verkehrsgeographisch ist diese Behauptung natürlich nicht richtig. Wenn auch die Großmachtstellung Deutschlands durch den Weltkrieg verloren gegangen ist, die beherrschende Stellung auf dem Rhein sowohl wie auf der Donau wird schließlich doch dem wirtschaftlich Regeren und Tüchtigeren zufallen. „Dieser große schiffbare Wasserlauf", führt General Verraux in der Zeitschrift „Le Progrès Civique" aus, „wird den Verkehr zwischen dem Occident und Orient wesentlich erleichtern, da kein anderer Wirtschaftsweg vorhanden ist; die Ruhrkohlen werden dann zum billigsten Preise nach Mitteleuropa hereingebracht werden, das rumänische Petroleum wird in Frankfurt abgesetzt. Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Bayern und der Pfalz werden sich dadurch befestigen, und man wird dann nicht mehr von einer politischen Trennung der Pfalz sprechen können." Schon diese wenigen Beispiele zeigen, wie hoch Frankreich die Bedeutung des Rhein—Main—Donau-Kanals einschätzt. Im übrigen hat Frankreich — wie Schiffahrtsdirektor Josef Haby in „The Times" sehr richtig betont, — zur Entwicklung seines Handels und seiner Industrie und besonders, um gegen die große Konkurrenz wohlausgerüsteter Rivalen wetteifern zu können, alles getan, um sein Wasserstraßennetz zu verbessern, speziell in denjenigen Gebieten, die reich an Kohle und anderen Mineralien sind. In der letzten Zeit trägt man sich sogar mit dem Gedanken, sich beim Bau französischer Wasserstraßen die Produktionskraft Deutschlands zunutze zu machen. Der „Temps" spricht das in einem den Londoner Besprechungen vom Dezember 1921 gewidmeten Leitartikel aus: „Deutschland wird durch seinen finanziellen Zusammenbruch nicht gehindert, große Arbeiten, wie den Rhein—Donau-Kanal in Angriff zu nehmen. Frankreich wäre töricht, wenn es sich diese Produktionskraft seines Schuldners nicht zunutze machen würde." Der „Temps" spielt damit zweifellos auf einen seit längerem zur Diskussion stehenden Plan der elektrischen Ausnützung der Wasserkräfte der Rhone an, für den seit kurzem ein Projekt vorliegt, das die Mitarbeit der deutschen Industrie vorsieht.

Nicht minder ist England an der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau interessiert. Die Eroberung der Donauschiffahrt in Mitteleuropa durch England geht ohne weiteres aus dem Bericht der „The River Syndicate Ltd." hervor, daß die Aktien der D. D. S. G., der U. F. und S. G. sowie der S. D. D. S. G. größtenteils erworben und die Aktien der kürzlich gegründeten Englisch-Rumänischen D. D. S. G. in Händen hat. Die englische Donaupolitik wird bereits in den französischen Fachzeitschriften mit gewisser Sorge verfolgt. Loire gibt der Meinung Ausdruck: „Wir machen die Donaupolitik, und der Geschäftsnutzen gehört wieder England." Dieser englische Kaufmannsgeist läßt gerade England den Wert der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße besonders hoch einschätzen. „The Times" schreiben am 31. Dezember in Nr. 182 ihres Handelsteiles unter der Ueberschrift „Die Verbindung von Rhein und Donau. — Weiße Kohle in Süddeutschland" u. a.: „Eines der bedeutendsten Projekte zur Förderung der Binnenschiffahrts- und Wasserkraftentwicklung Deutschlands, die Verbindung des Rheins mit der Donau, hat nun eine endgültige Form angenommen. Man darf die Bedeutung dieses Projektes mit seinen 40 Großkraftwerken durchaus nicht unterschätzen. Für die Elektro- und Eisenindustrie sowie für die Bautätigkeit wird dadurch für die kommenden Jahre entschieden ausreichende Beschäftigung vorhanden sein; die Industrialisierung Bayerns auf breiterer Basis wird infolgedessen in den Vordergrund treten. Jedoch noch größere Bedeutung ist der Tatsache beizumessen, daß nach Fertigstellung des Projektes Deutschland der unmittelbare Zugang zur Nordsee und zum Schwarzen Meere eröffnet und damit ein Wasserweg für Schiffe von 1200 Tonnen geschaffen ist." Auch Daily Telegraph, Daily Mail, Daily News, Westminster Gazette, Daily Chronicle und Daily Expreß sprechen sich in ähnlichem Sinne über das Unternehmen aus. „The Syren and Shipping illustrated" weist ganz besonders darauf hin, daß der Bau des Rhein—Main—Donau-Kanals nach seiner Vollendung die bedeutendste Binnenschiffahrtsstraße der Welt sein wird. Die Interessen aller Donauschiffahrtsgesellschaften, worunter 70 Prozent unter englischer Kontrolle stehen, werden zweifellos alle einen Vorteil durch dieses neue Unternehmen finden, denn es ist bereits festgestellt, daß der Kanal jährlich ca. 4½ Millionen Tonnen bewältigen kann. Er wird eine außerordentlich bedeutsame Verbindung zwischen West- und Osteuropa herstellen und nicht nur die wirtschaftlichen Beziehungen der verschiedenen Staaten, deren Gebiete er durchzieht, verbessern, sondern auch eine viel engere politische Verständigung herbeiführen.

Das Interesse Englands an der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau tritt besonders deutlich in die Erscheinung in einem Aufsatz des in Ungarn wohlbekannten Oberst Alfred Stead, der kürzlich in einer englischen Zeitschrift unter dem Titel „Ungarn — ein europäisches Hongkong für den britischen Handel" auf die große Bedeutung der ungarischen Hauptstadt für den britischen Handelsverkehr hinwies und den englischen Wirtschaftskreisen nahelegte, die ungarische Donaumetropole zu einem Mittelpunkt des nach Osteuropa gravitierenden britischen Warenverkehrs zu entwickeln und durch Beteiligung englischen Kapitals an der ungarischen Produktion hier ein zweites Hongkong zu schaffen. Ungarn solle als Verteilungspunkt britischer Güter in Europa und als vorgeschobener Posten des britischen Handels im nahen Osten reich und stark werden. England werde gern bereit sein, seine Güter nach Ungarn zu schaffen (Am zweckmäßigsten und billigsten natürlich auf der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau. Die Schriftleitung.). wenn es Aussichten hat, diese in Ungarn und mit Ungarns Hilfe in den benachbarten Ländern abzusetzen.

Auch die Amerikaner befassen sich mit dem Riesenprojekt Rhein—Main—Donau und machen ihren Einfluß geltend, um auf dieser Weltwasserstraße zum Zuge zu kommen. The Chicago Daily News, The New York Herald, das deutsche Volksblatt in Porto Allegre und eine größere Anzahl einflußreicher amerikanischer Zeitungen und Zeitschriften brachten wiederholt längere Abhandlungen über den geplanten Großwasserweg, den sie als technisches, wirtschaftliches und finanzielles Problem, kurzum als Brennpunkt der europäischen Verkehrs- und Wirtschaftspolitik bezeichnen.

Von größtem Interesse ist auch die Stellungnahme der schweizerischen Presse zu diesem Projekt. Die Schweiz, selbst ein Land, in dem die Wasserkraftausnützung von der größten Bedeutung ist, widmet in ihrer Presse den bayerischen Wasserkraftanlagen an der Großschiffahrtsstraße ihre besondere Aufmerksamkeit. Die National-Zeitung in Basel weist auf den außerordentlich günstigen Faktor hin, den die Wasserkraftausnützung in den Bau der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau gebracht hat. Sei es doch gerade der Ertrag, den die Kraftwerke des Kanals und der Alpenflüsse liefern, der die Finanzierung dieses gigantischen Werkes ermöglichte. Für die großen Kanäle und Wasserprojekte der Schweiz könne dieses Vorgehen vielfach als Vorbild dienen. Von beträchtlicher Bedeutung für die Schweiz sei außerdem, daß die industriellen Gebiete Westeuropas durch diesen Wasserweg mit den landwirtschaftlichen Landesteilen Osteuropas verbunden werden. „Von Basel aus wird man Schweizer Waren auf dem Wasserwege nach dem Schwarzen Meere bringen und dafür landwirtschaftliche Produkte eintauschen können." Der Züricher Tagesanzeiger erblickt in diesem Projekt ein großzügiges Werk deutschen Unternehmungsgeistes, das nicht nur der wirtschaftlichen Spannung zwischen den Industriestaaten, sondern ebenso den ökonomischen Zuständen aller Donaustaaten Rechnung trage und den Kohlenverlust Deutschlands durch Schaffung energiereicher Kraftwerke auszugleichen trachte. Außer Deutschland und den Donauländern scheine England an der Durchführung dieses Planes wegen seiner Monopolstellung auf der österreichischen Donau ganz besonders interessiert. Das bedeute eine nicht zu unterschätzende Garantie. Mit britischem Kapital werde gegenwärtig durch das Londoner River Syndicate der Verkehr auf der Donau in einem Maße verbessert und erweitert, daß die Zukunft des englischen Handels in Südosteuropa tatsächlich auf diesem Strom ruhe. England werde somit nicht nur alles aufbieten, um seinen Uferstaaten eine ruhige und friedliche Entwickelung zu gewährleisten, sondern auch die durch das deutsche Rhein—Main—Donau-Kanalprojekt damit in Verbindung kommende Rheinschiffahrt vor unnötiger Schädigung bewahren. Das aber berühre auch die schweizerischen Interessen,

und der schweizerischen Exportindustrie könne es vollends nicht gleichgültig sein, ob ihr mit dem Zugang zur Atlantis auch der Transit nach dem für sie nicht weniger wichtigen Südosten Europas und seinen Hinterländern durch den elsässischen Seitenkanal versperrt werden soll.

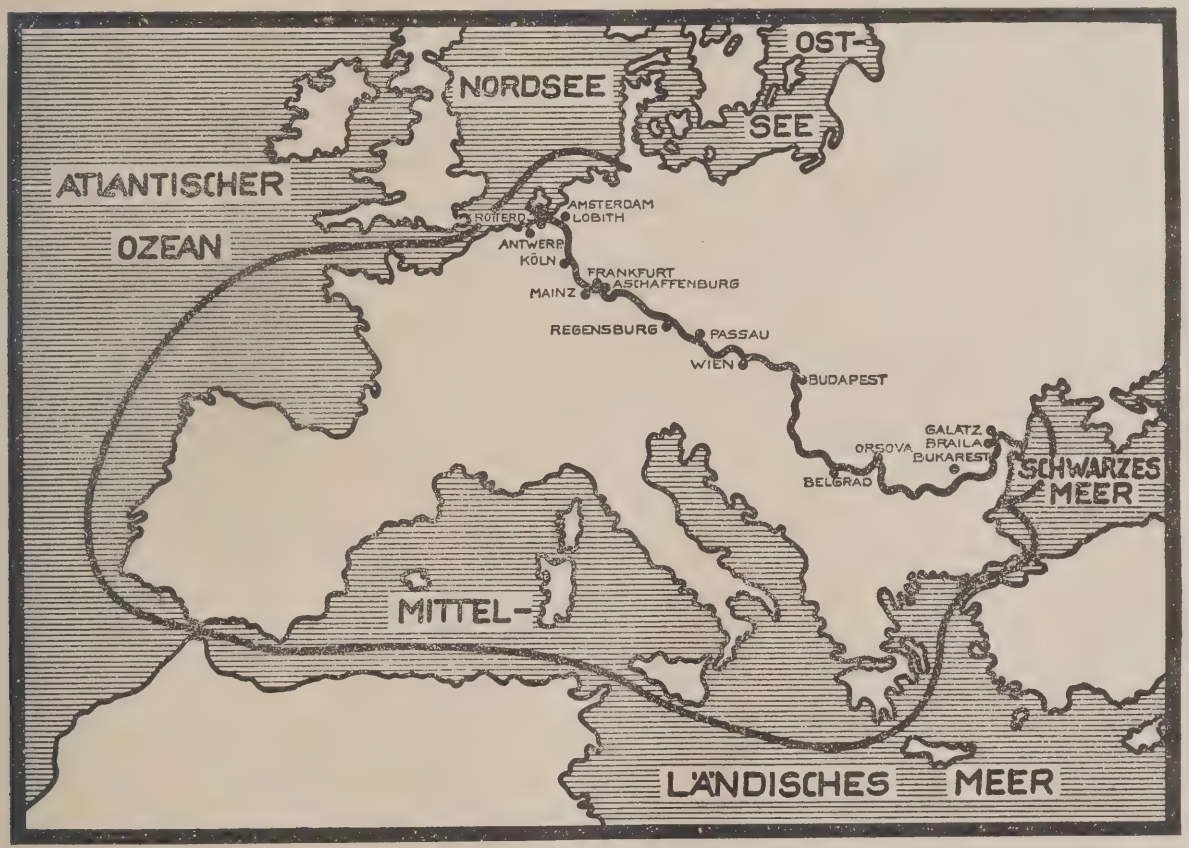
Auch die Baseler Nachrichten bezeichnen die Bedeutung dieses Projektes durch das Eindringen Englands in die Donauschiffahrt als höchst wichtig. Unter Bezugnahme auf diese Ausführungen weist Lloyd List unterm 31. Januar 1922 ganz richtig darauf hin, daß die deutsche Donauschiffahrt nichts unversucht lassen wird, um auf der Donau ihre Stellung zu behaupten. Im übrigen wird fast von der gesamten Schweizer Presse der belebende Einfluß betont, den der Bau dieser Großschiffahrtsstraße auf die Elektrizitäts-, Bau-, Eisen-, Zement-, Holzverarbeitungs- und Steinindustrie ausüben wird.

Da ferner die neu erstehenden Mainkraftwerke eine günstige Ergänzung der Alpenkraftwerke darstellen, werde gleichzeitig der Ausbau der übrigen bayerischen Wasserkräfte sowie die Fertigstellung des bayerischen Starkstromnetzes (Bayernwerk) unterstützt werden. Sollte das Großkraftwerk am Kachlet oberhalb Passau mit 44 000 PS mittlerer Leistung für die chemische Industrie oder für die Herstellung von Elektrostahl arbeiten, so werde das zweifellos auch diesen Industriezweigen sehr zustatten kommen. Endlich könnte bei plötzlichem Wiederanziehen des Markkurses für die deutsche Industrie wenigstens teilweise in den Aufträgen, welche die Rhein—Main—Donau-Aktiengesellschaft zu vergeben hat, ein Ausgleich gegen die dann zunehmende Arbeitslosigkeit insofern gefunden werden, als die weit ausgreifenden Bauarbeiten am Main und an der Donau belebend auf den Arbeitsmarkt einwirken und somit auch eine innenpolitische Bedeutung gewinnen werden. Jedenfalls öffnen sich sowohl dem Geld- als dem Arbeitsmarkte durch die Gründung der Rhein—Main—Donau-Aktiengesellschaft neue Entwicklungsmöglichkeiten, die vor allem auf den Wiederaufbau Deutschlands und damit von ganz Europa einen günstigen Einfluß gewinnen dürften.

Ebenso hoch schätzt die italienische und holländische Presse das Unternehmen Rhein—Main—Donau ein. Angeregt durch die zielbewußte Wasserkraftausnützung in Deutschland sieht, dem „Corriere di Napoli“ zufolge, ein vor wenigen Monaten in Italien erlassenes Gesetz für Wasserkraftarbeiten in verschiedenen italienischen Provinzen 45 Millionen Lire vor, u. a. für Wasserkraftausnützung des Arno in der Gegend von Florenz und Pisa, für die Regulierung der Schiffahrt auf dem Po, für Verbesserungsarbeiten des Tiber und für Wasserkraftarbeiten im nördlichen und mittleren Italien. In italienischen Industriekreisen ist man der Auffassung, daß die Regulierung der Donau von ungewöhnlicher Bedeutung als neuer Schiffahrtsweg ist, der einen schnellen wirtschaftlichen Aufstieg Deutschlands gegen den Süden ermöglichen wird.

Die wirtschaftliche Blüte Hollands ist aufs engste mit der Rhein-Wasserstraße verknüpft. Jede Erweiterung des schiffbaren Stromsystems des Rheins und damit seines Einflußgebietes ist ein Gewinn für Rotterdam und die holländische Volkswirtschaft. Es ist daher ohne weiteres erklärlich, daß die holländische Presse insbesondere dem bedeutsamen Projekt, der Verbindung des Rheins mit der Donau über den Main, ferner der Fortsetzung der Rheinregulierung bis Basel und der Kanalisierung des Neckars mit dem größten Interesse begegnet. Die Gemeentebestuur van Antwerpen hat sich jüngst dahin ausgesprochen, daß dieses Werk von größter Wichtigkeit von Antwerpen, als den größten Transit- und Exporthafen der west- und mitteleuropäischen Industrien ist. Wird doch schon mit den jetzigen Einrichtungen des Antwerpener Hafens ein Gütertransport von 20 Millionen Tonnen bewältigt. Mit den neuen Einrichtungen wird dieser Welthafen sogar für einen 50-Millionen-Tonnen-Umschlag ausreichen.

In der Presse der Donauländer fehlt es natürlich auch nicht an wertvollen Hinweisen auf das Unternehmen. Gerade die valutaschwachen Donauländer versprechen sich von der Durchführung dieses Wasserweges eine Reihe wirtschaftlicher Vorteile. Es wird in ihrer Presse wiederholt zum Ausdruck gebracht, daß dieses Riesenwerk den Verkehr im Innern Europas auf ganz neue Bahnen lenken wird, auf Bahnen, deren Entwicklung eine ganz ungeheuere Ausdehnung annehmen wird. Unter den vielen Urteilen über die Großschiffahrts- und Kraftstraße, die in der Presse Österreichs, der Tschechoslowakei, Ungarns, Jugoslaviens, Rumäniens und Bulgariens zum Ausdruck kamen, verdienen die Darlegungen des „Deutschen Volksblattes“ in Navisad in Jugoslavien ganz besondere Beachtung. Es schreibt u. a. über den Rhein—Main—Donau-Kanal: „Die Aussichten, welche sich mit der Errichtung dieser Wasserstraße für den europäischen Handel überhaupt, ganz besonders aber für unseren Handel mit dem Westen eröffnen, sind geradezu unübersehbar. Wohl haben wir durch die Vereinigung der drei südslavischen Sprachstämme eine Meeresküste bekommen, aber es fehlt uns an einem ausgebauten, leistungsfähigen Seehafen, der den Verkehr zur See ohne weiteres abwickeln könnte. Die meisten Häfen verlangen erst große Aufwendungen, bevor sie einem großen Handelsverkehr genügen könnten; fast noch wichtiger ist, sie liegen abseits von unserem eigentlichen Produktionsgebiete und erfordern schon aus diesem Grunde große Bahnbauten, die unser Land bei seiner gegenwärtigen ungünstigen finanziellen Lage und bei der großen Teuerung auf dem Geldmarkte nur mit sehr großen Aufwendungen leisten könnte, die den Rentabilitätskoeffizienten bedeutend übersteigen würden. Alle diese Erwägungen werden hinfällig, wenn die Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau gesichert ist. Trotz allen nationalen und politischen Sträubens müssen wir zugeben, daß heute Deutschland der größte Abnehmer unserer Ausfuhrartikel ist. Es nimmt heute schon 43% unserer Gesamtausfuhr auf, und dieser Prozentsatz ist noch ständig im Wachsen begriffen. Andererseits dürfen wir nicht vergessen, daß unsere Handelswelt nach deutschen Industrieprodukten geradezu



schreit. Sehen wir nun, daß der Handel dieser beiden Staaten einer stets größeren und lebhafteren Annäherung zustrebt, die in der handelsgeographischen Lage beider nur zu begründet ist, so muß die Herstellung einer Wasserstraße, die den direkten Verkehr zwischen beiden Ländern ermöglicht, zu deren Belebung unendlich viel beitragen. Dazu kommt noch, daß die neue Wasserstraße mitten durch unser bestes Produktionsgebiet führt, daß sie zu Wasser und Bahn überall leicht zugänglich ist und unsererseits fast gar keinen Aufwand zur völligen Ausnutzung erfordert. Das gestattet uns, unsere Ausfuhrmöglichkeiten auf die billigste Weise voll auszunützen."

In diesem Zusammenhang sind die Ausführungen des führenden Prager tschechischen Blattes unter der Überschrift „Die deutsche Offensive in Jugoslavien" von größtem Interesse. Nach einer kurzen Darstellung des Zustandekommens des Handelsvertrags zwischen Deutschland und Jugoslavien, den die diplomatische Aktion Frankreichs, des eifrigen Protektors der Tschecho-Slovakei, wohl aufschieben, aber nicht verhindern konnte, schildert das Blatt die für Deutschland außerordentlich günstige Lage für den Handel mit Jugoslavien, der mit dem Ausbau der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau noch wesentlich zunehmen wird. „Man ist sich in der Tschechei" — schreibt u. a. das Deutsche Volksblatt in Novisad unter Bezugnahme auf die Ausführungen der „Narodni Lissy" — „der großen Gefahr bewußt, welche der tschechischen Industrie von der übermächtigen deutschen droht. Man appelliert an nationale Momente und scheut sogar Denunziationen nicht, nur um der deutschen Konkurrenz ledig zu werden. Die Hauptsache vergessen aber die „Narodni Lissy": Im wirtschaftlichen Wettkampf entscheiden nicht nationale, überhaupt nicht Gefühlsmomente, sondern Tüchtigkeit, Solidität, Verläßlichkeit und Preise. Daher auch der wachsende Hunger nach deutschen Waren in der ganzen Welt, nicht bloß in Südslavien."

Diese Momente sind es auch, die dem Deutschen Reiche auf der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau den stärksten Einfluß sichern werden. Die Verwirklichung dieser Weltwasserstraße, in der schon Goethes weltumspannender Geist „das bedeutendste wirtschaftliche Ereignis Europas" erblickte, läßt sich heute nicht mehr aufhalten, denn der deutsche Unternehmungsgeist lebt, stärker denn je; er wird unser gedrücktes und geknechtetes Land zu neuer Blüte führen und seine Volkswirtschaft eine Großmacht des Friedens werden lassen. Alle Unterdrückungsversuche unserer Feinde werden schließlich an dem unbesiegbaren deutschen Schaffungsgeist zunichte, weil ihm die prächtigen Worte Goethes Richtschnur und Leitstern sind:

„Feiger Gedanken bängliches Schwanken,
Weibisches Zagen, ängstliches Klagen
Wendet kein Elend, macht dich nicht frei;
Allen Gewalten zum Trotz sich erhalten,
Nimmer sich beugen, kräftig sich zeigen,
Rufet die Arme der Götter herbei!"

Die Eddertalsperre

Von Bruno Jacob - Hameln a. d. Weser.

Bei der Bearbeitung aller den Ausbau der Weser und ihren südlichen Verbindungen berührenden Fragen spielt die Anlage eines ausreichenden Staubeckenraumes in deren Quellgebiete eine hervorragende Rolle. Zurzeit stehen davon etwa 250 Millionen cbm Stauraum zur Verfügung, weitere 250 Millionen können noch erstellt werden, während rund 800 Millionen cbm insgesamt notwendig sind, um die Weser ohne Kanalisierung, nur durch Regulierung, für das 1000-t-Flußkanalschiff fahrbar zu machen. Diese Berechnungen, die jetzt auf Grund der praktischen Erfahrungen, die man inzwischen gemacht hat, angestellt wurden, korrigieren die reichlich optimistischen Erwartungen, die man ursprünglich hegte, als man in dem Gesetz vom 1. April 1905 annahm, daß die beiden Talsperren der Edder und Diemel ausreichen würden, um den Verlust, den die Weser bei Minden durch Abgabe von Wasser an den Mittellandkanal erleidet, nicht nur vollständig zu decken, sondern noch den Niedrigwasserstand der Weser so zu erhöhen, daß deren Kanalisierung vollständig unterbleiben könnte. Gerade durch das vergangene Jahr (1921) mit seiner außergewöhnlichen Trockenheit hat da wertvolles Material beigebracht. Zwar sank die Fahrtiefe der Weser nicht unter 80 cm, wodurch die Schiffahrt vor dem völligen Stilliegen, wie auf Rhein, Elbe und Oder, bewahrt wurde, und die Weser erwies sich dadurch als der z. Zt. bestregulierte Fluß Deutschlands, aber es zeigte sich doch deutlich, wie knapp der Wasservorrat im Ganzen sei und wo der Hebel angesetzt werden muß, um die Weser zur Großwasserstraße nun auch im Ernst werden zu lassen.

Der Hochwasserschutz, den die Eddertalsperre für das ganze Edder-, Fulda- und Wesergebiet darstellt, kommt auch noch sehr erheblich in Betracht, da die Edder durch ihren eigenen raschen Lauf wie auch den ihrer Seitenbäche, namentlich der vom Rothaargebirge herunterkommenden, der gefährlichste Hochwasserfluß des gesamten Wesergebietes ist. In den höchsten Teilen des Rothaargebirges steigt die jährliche Niederschlagshöhe auf über 1300 mm, die mittlere Regenhöhe des ganzen Quellgebietes der Edder, das bis zur Talsperre bei Hemfurth (wo die Sperrmauer liegt) 1430 qkm umfaßt, beträgt im Durchschnitt 838 mm.

Im Durchschnitt der Jahre 1905/1912 betrugen die jährlichen Abflußmengen der Edder bei Hemfurth im Mittel im Sommer 134,7, im Winter 489,2, im Jahre also 623,9 Millionen cbm, das größte bekannte Hochwasser wird auf 900 cbm/sek. geschätzt, das größte Sommerhochwasser auf 250 cbm/sek., das mittlere Niedrigwasser mißt 2—3 cbm/sek., — bei sehr lange anhaltender Trockenheit kann die Abflußmenge auf 1 cbm/sek. heruntergehen. Diese Zahlen sind natürlich auf den alten Zustand, vor der Erstellung der Sperre, bezogen, nach deren Wirksamwerden sind natürlich gänzlich andere Ziffern maßgebend. Die hier eben mitgeteilten sollen nur die Grundlagen vermitteln, auf denen sich die ganze Anlage aufbaut.

Geographisch betrachtet liegt der Edderstausee am östlichen Rande des Rheinischen Schiefergebirges, das hier gegen Hessen hin vorspringt und in dem südlich des Sees gelegenen Kellerwald seinen östlichsten Ausläufer findet. Nördlich des Städtchens Waldeck scheidet sich, auch hier dem flüchtigen Wanderer deutlich erkennbar, das hessische Buntsandsteingebiet von dem Schiefergebirge. Es ist das Gebirge, in das der See eingesenkt liegt, ausschließlich Devon- und Carbon-Formalian, ein Umstand, der dem Bau der Sperrmauer ebenso zugute kam, wie er die Festigung der Seeufer erleichterte

Die Edder entspringt in ca. 600 m NN am Edderkopfe im Rothaargebirge, und hat auf ihrem rund 135 km langen Laufe bis zu ihrer Mündung in die Fulda bei Griste ein Gefälle von 460 m, wovon über 400 m allein auf die 95 km betragende Strecke von der Quelle bis zum Austritt aus dem Berglande unterhalb Hemfurth (bei Bergheim) entfallen.

Der Stausee selbst hat eine größte Länge von 27 km, beginnend bei der Sperrmauer oberhalb Hemfurt und endend bei dem Dorfe Kirchlotheim, auf dem rechten Edderufer, etwa in der Mitte zwischen den Haltestellen Schmidt-Lotheim und Herzhausen der Eisenbahn Corbach—Frankenberg/Hessen. Er liegt, wechselweise kurhessisches und waldeckisches Gebiet berührend, zu etwa einem Drittel auf kurhessischem, zu zwei Dritteln auf waldeckischem Boden.

In großen Windungen, die es unmöglich machen, mehr als nur immer einen Teil des Sees zu übersehen, zieht er sich bei einer größten Breite von 1½ km und einer geringsten Breite von 175 m zwischen waldbedeckten Bergen hin, bei vollem Wasserstande beträgt seine Tiefe an der Sperrmauer 42 m, und mehrfach schneiden überflutete Täler fjordähnlich in das die Flanken des Sees rahmende Gebirge ein. So namentlich das Werbetal, wo an dem nördlichen Ende des Sees hier das Dorf Nieder-Werbe liegt und sich zwei kleine Staubecken noch vorlagern, die eine Versumpfung des Geländes bei dem wechselnden Wasserstande verhindern. Von Süden treten Bause und Bärenbach, von Norden Werbe- und Reiherbach, Aselbach und Itter in den See; die oberhalb des Sees, bei Bringhausen a. d. Edder mündende Orke wird für die Zukunft noch erhöhte Bedeutung gewinnen durch Anlage einer kleineren Talsperre in ihrem tief eingeschnittenen Tale. Ob und wieweit noch im Oberlaufe der Edder weiterer Staubeckenraum zu schaffen ist, muß eine Untersuchung des Geländes lehren, — der Augenschein spricht jedenfalls sehr dafür.

Steil fallen überall die Bergwälder zum See ab, die Haupterhebungen der Umgebung steigen auf 4—500 m, über 600 m die südlich des Sees gelegenen beiden Berge „die Tradel" mit 626 m und der „dicke Kopf" mit 604 m.

Nördlich des Sees, wo das Schiefergebirge in die Buntsandsteinformation übergeht, schließt sich ein welliges Hochland an, das durchschnittlich in 350 m Meereshöhe liegt, — charakteristisch ist, und für den Fremden, der das Gebiet besucht, auch als erster Eindruck besonders sinnfällig, die Lage des Schlosses Waldeck, das mit 240 m NN. von steilem Kegel auf den See an seiner breitesten Stelle herabblickt. Landschaftlich besonders reizvoll ist noch das schon genannte Illertal, das bei Herzhausen in das Seebecken übergeht, und durch das die Bahn von Corbach nach Frankenberg zieht. —

Die Staumauer bei Hemfurt hat eine Höhe von 48 m über den tiefsten Teilen der Fundamentsohle, eine Länge von rund 400 m in der Krone und rund 270 m in der Talsohle. (Einige gute Abbildungen der Mauer fanden sich in der illustrierten Beilage der Frankfurter Zeitung „Das Technische Blatt" v. 29. April d. J., ferner in W. Soldau und C. Heßler: Die Waldecker Talsperre, Marburg o. J.). Die unerläßliche Vorbedingung, daß eine solche Mauer auf einem Untergrund von festem, undurchlässigem Fels stehe, wird bei Hemfurt durch-

aus erfüllt, und in den im Eddertale anstehenden Grauwattenbänken war auch das zum Bau notwendige Material in ausreichender Menge vorhanden. Der Querschnitt der Mauer ist so sparsam ausgebildet worden, wie es unter Wahrung der nötigen Rücksichten auf die Standsicherheit möglich war. Der Querschnitt entspricht einem nahezu rechtwinkligen Dreieck, an dessen nach oben gekehrter Spitze ein zweites Dreieck, die über die Mauer führende Brücke, angelegt ist.

Die Mauer ist auf der Wasserseite in ihrer ganzen Höhe mit einem wasserdichten Putz, der durch einen Schutzmantel aus Bruchsteinmauerwerk von 0,75 m Stärke gegen mechanische Angriffe geschützt ist, versehen worden. Sollte trotzdem noch Wasser durch die Putzschicht dringen, so wird es durch Sickerrohre, die in der Mauer liegen, abgefangen und unschädlich abgeführt. Im Grundriß ist die Mauer nach einem Radius von 305 m gekrümmt, damit die Längenänderungen, die bei Temperaturschwankungen eintreten, ohne Schaden verlaufen.

Rund 300 000 cbm Mauerwerk waren herzustellen, etwa ⅔ hiervon sind Steine und ⅓ Mörtel, der aus einem Raumteil Kalk, 1½ Raumteilen Traß und zwei Raumteilen Sand besteht.

Zur Abführung des Wassers sind dreierlei verschiedene Einrichtungen vorgesehen. Etwa 6 m über der Sohle der Mauer sind 12 eiserne Rohre eingemauert worden, je sechs in jedem Talhang. Je zwei Rohre liegen in einem Kanal von 4 m Breite und 3,75 m Höhe. Diese Rohre, die Grundablässe, dienen zur Speisung der Turbinen und zur Abführung des Hochwassers. Die Turbinenrohre, die sich am linken Hang befinden, haben einen lichten Durchmesser von 1,50 m, während die Rohre am rechten Talhang, die nur der Hochwasserführung dienen, nur eine lichte Weite von 1,35 m haben. In jedem Rohre liegen zwei Verschlüsse, und einen Notverschluß stellen noch die Klappen dar, die auf der Wasserseite herabgelassen und durch den Wasserdruck auf die Rohröffnung gepreßt werden.

Die Grundablässe reichen völlig aus, um ein Hochwasser von 250 cbm/sek. abzuführen, außerdem hat man noch das mittlere Stück der Mauer mit einem Hochwasserüberfall versehen, der eine lichte Länge von 152,5 m und eine Überfallhöhe von 1,45 m besitzt. Das überfallende Wasser gleitet an der Luftseite der Mauer herunter in ein Absturzbett, das 6 m hoch mit Wasser gefüllt ist und fließt von hier aus in das Edderbett ab.

Gewissermaßen als letztes Sicherheitsventil sind noch 12 Notauslässe vorgesehen, die 14,2 m unter der Mauerkrone liegen und kreisförmige Einlauföffnungen von 2,55 m lichte Weite besitzen. Die Notauslässe werden in der Regel verschlossen gehalten und sollen nur dann geöffnet werden, wenn man aus irgendwelchen Gründen die Mauer nicht dem vollen Wasserdrucke aussetzen will. Auch bei diesem „Gefahrwasserstand" sind die Pressungen gleichmäßig über die ganze Fundamentsohle verteilt.

„Um die Anordnung der Grundablässe ganz zu verstehen", — sagt Soldau — „müssen wir uns vergegenwärtigen, daß die rund 1¼ ha große Baugrube bis auf den festen Felsen, der 3 bis 4 m tief unter dem Wasserspiegel der Edder lag, ausgehoben werden mußte. Dies war nur möglich, wenn man dafür sorgte, daß das Edderwasser unschädlich um die Baugrube herumfließen konnte. Man hat zunächst am linken Talhang, das heißt möglichst weit von der am rechten Talhang fließenden Edder, den Teil der Mauer hergestellt, in dem die drei Kanäle für die Grundablässe liegen. Nachdem diese Arbeiten im Herbst 1910 fertiggestellt waren, hat man die Edder verlegt und durch die Grundablaßkanäle geleitet, endlich das alte Edderbett abgedämmt. Nun konnte die große Baugrube in einem Stück freigelegt werden. Hierbei war ein großer Dampfbagger tätig. Der Felsen wurde so tief ausgesprengt, bis vollständig gesunde, unverwitterte Schichten erreicht waren. 200 000 cbm loser Boden und Felsen wurden aus der Baugrube geschafft und etwa 10 000 Sprenglöcher mit Druckluftbohrern gebohrt. Zu den Sprengungen wurden 24 000 kg Astralit verbraucht."

Das aus den Grundablässen mit 20 m/sek. ausströmende Wasser wird in ein vertieftes Sturzbecken geleitet, wo es sich durch Bildung großer Wirbel beruhigt.

Der Bau der Sperrmauer begann 1909 mit dem Ausheben der Baugrube und der Anlage zweier Arbeitsbahnen, von denen die eine die Baustelle mit der 8 km entfernten Station Bergheim - Giflitz (Bahnstrecke Wildungen—Corbach) verband, und die andere 7 km weit bis zu den großen Steinbrüchen führte, die innerhalb des jetzt überfluteten Gebietes bei dem Dorfe Bringhausen („Waldeckisch-Bringhausen", im Gegensatze zu Edderbringhausen und Birkenbringhausen) lagen.

Auf der jetzt unterhalb der Sperrmauer liegenden dreieckigen Insel waren die eigentlichen Betriebseinrichtungen untergebracht. In drei Rührwerken wurde der Kalk gelöscht, und in dreizehn Gruben von je 90 cbm Inhalt bis zur Verwendung gelagert. Der Sand wurde in einem großen Brechwerk aus Edderkies gebrochen, der Mörtel in fünf Mischtrommeln hergestellt und durch vier Kabelbahnen auf der Mauer verteilt. Die Steine wurden durch Lokomotiven zur Baustelle gefahren. Die nötige Kraft für die Werkmaschinen lieferte eine Zentrale, in der der elektrische Strom durch drei Lokomobilen von zusammen 500 PS. erzeugt wurde.

Nahezu tausend Arbeiter waren auf der Baustelle und in den Brüchen beschäftigt. Die durchschnittliche Tagesleistung von 800—900 cbm Mauerwerk wurde zeitweilig auf 1000 cbm gesteigert, und in den einzelnen Bausommern entstanden:

1910:	9 000 cbm	1912:	125 000 cbm
1911:	91 000 cbm	1913:	71 000 cbm

Die Arbeiter waren etwa zu einem Drittel Deutsche, die Mehrzahl Italiener, Tschechen und Bosnier.

Das Kraftwerk, das den schon erwähnten linksufrigen Auslässen vorgelagert ist, ist für sechs Turbinen vorgesehen, von denen z. Zt. die fünfte Turbine mit zugehörigem Dynamo eingebaut wird. Die Dynamos sind direkt mit den Turbinen gekuppelt und erzeugen einen Strom von 8000 Volt Spannung, der in dem neben dem Maschinensaale stehenden Schalthause auf 60 000 Volt umgeformt wird. Die Turbinen von 300 bzw. 375 Touren leisten je 4000 PS. Da die Stromentnahme im Laufe des Tages bedeutenden Schwankungen unterworfen ist, und bis zu der Vollendung eines möglichst einheitlichen Stromnetzes, wobei die Dampf-Großkraftwerke und ein ganzes System von Wasserkraftwerken ausgleichend zusammenwirken, muß noch die Arbeit des Edderkraftwerkes sich der Abnahme anpassen, wodurch am Tage große Wassermengen die Turbinen passieren, während Nachts der Ablauf fast auf den Nullpunkt sinkt. Damit aber treten in dem ganzen Abflußgebiete der Edder, Fulda und Weser erhebliche Schwankungen im Wasserstande auf, die sich namentlich im Vorjahre peinlich bemerkbar machten und durch den Reedereibesitzer Senator Fr. M. Meyer - Hameln einer sorgfältigen Kontrolle unterworfen wurden. Diese Schwankungen sollen und können aber vermieden werden durch den unterhalb der Sperrmauer liegenden Ausgleichsweiher, der durch ein mechanisch betätigtes Wehr gebildet wird, das die bei starker Belastung der Turbinen ausströmenden Wasser zurückhält und bei sinkendem Wasserstande der Edder die Reserve abgibt. Eine weitere Regulierung wird natürlich auch eintreten, sobald die umgebaute untere Fuldastrecke regulierend eingreift, was bei den heute dort vorhandenen Nadelwehren praktisch kaum möglich ist. Der erwähnte Ausgleichsweiher, der zwischen den Dörfern Hemfurt und Assoldern liegt, hat einen Inhalt von 300 000 cbm; das Wehr wird elektrisch betätigt.

Die ursprünglich erhofften Versorgungsmöglichkeiten mit elektrischer Energie sind unter den heutigen Verhältnissen natürlich grundlegend verändert worden, und es kann hier nur nochmals darauf hingewiesen werden, daß nur der Ausbau aller vorhandenen Wasserkräfte der Weser und ihres Quellgebietes ein einigermaßen befriedigendes Ergebnis zeitigen kann, und auch das nur, wenn gleichzeitig Dampf-Kraftwerke als Reserve erstellt werden.

Bisher besteht als eine Dampfreserve für das Edderkraftwerk allein das als städtisches Elektrizitätswerk erbaute sog. Bossewerk der Stadt Kassel.

Dies im Jahre 1911 vollendete Werk liegt auf dem rechten Fuldaufer nahe dem Kasseler Hafen und ist auf Beschickung mit Braunkohle, die im Kasseler Gebiet in ausreichender Menge vorhanden ist, eingerichtet. Eine eingehende Darstellung seiner Baugeschichte und technischen Einrichtungen gab Ministerialrat J. W. van Heyo in seinem 1911 zu Kassel erschienene Buch: „Das neue Elektrizitätswerk der Residenzstadt Cassel". — Es kann hier in diesem Zusammenhange nur auf diese Arbeit selbst verwiesen werden, die auch manche Hinweise auf die Ausgestaltung moderner Groß-Dampfkraftwerke enthält.

Die Stromversorgung aus den z. Zt. zur Verfügung stehenden und zu erbauenden Fluß- und Talsperren-Kraftwerken in Gemeinschaft mit diesem Kasseler Werk für den größeren Teil Kurhessens, Südhannovers, Waldecks und Teile von Westfalen, wurde durch einen gegenseitigen Vertrag vom Jahre 1913 geregelt, dessen Mängel sich aber im vergangenen Jahre evident erwiesen.

Wie schon oben gesagt, liegen diese Mängel in dem noch unvollendeten Ausbau des Stromversorgungsnetzes und der Kraftquellen.

Bei der Trockenheit des Jahres 1921 war die Eddertalsperre im Herbst völlig leergelaufen, und die Maschinenreserve Kassel nicht ausreichend, um das ganze angeschlossene Gebiet zu versorgen. Denn nicht als Überlandzentrale und Großkraftwerk, sondern nur als städtisches Werk war sie erbaut worden, und sollte vertragsgemäß nur als Spitzendeckung, nicht aber zur Deckung des Grundbedarfes in Frage kommen. Damals zeigte sich zwingend die Notwendigkeit eines Reserve-Dampfkraftwerkes in größten Ausmaßen.

Es zeigte sich aber noch ein Anderes! Das Publikum wurde unruhig, und vielfach wurde die Bedeutung der Talsperren verkannt und ihr Wert herabgesetzt. Man verwechselte nämlich in breiten Kreisen das Nebenprodukt der Stromerzeugung mit dem Hauptzwecke der Wasserstandsregulierung der

Weser, über deren Bedeutung man nicht genügend aufgeklärt war.

Im Interesse einer ausreichenden Aufklärung der Öffentlichkeit aber wäre es notwendig, wenn diese sämtlichen Zusammenhänge, die zwischen unserer Wasserwirtschaft und einer geordneten Energieversorgung bestehen, und die weiter vorhanden sind zwischen der Energiewirtschaft und den volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten in Industrie, Handwerk und Landwirtschaft, in immer gleicher, energischer Propaganda bearbeitet würden, und zwar für jedes Gebiet individuell, damit endlich auch dem letzten Staatsbürger die Notwendigkeit und Zwangsläufigkeit dieser Zusammenhänge einleuchtete.

Selbstverständlich muß das Interesse an dem Ausbau unserer Wasserwirtschaft auch noch dadurch erheblich geweckt und gesteigert werden, daß in allen in Frage kommenden Formen auf die Anwendung elektrischer Energie und elektrisch erzeugter Wärme hingewiesen wird, kurz, daß die „weiße Kohle" in stets gesteigertem Ausmaße die unrationelle und namentlich auch im Kleinbetriebe gar nicht anwendbare Dampfkraft verdrängt und so zur Kohleersparnis führt. Wenn unter ganz günstigen Verhältnissen aus einem Kilogramm Steinkohle eine Kilowattstunde elektrische Energie erzeugt werden kann, so erhellt, daß z. B. durch die Erzeugung von 70 Millionen Kilowattstunden 70 000 t Steinkohle oder 200 000 t Braunkohle erspart werden können.

Was aber bei einem intensiven Ausbau der Wasserkraftwerke (und das bedeutet in unserem Falle zugleich auch einen Ausbau unserer Großschiffahrtsstraßen und ihrer Quellgebiete) gewonnen werden kann an volkswirtschaftlichen Werten, zeigen die folgenden Ziffern aus der schweizerischen Energiewirtschaft, die ja wohl als vorbildlich angesprochen werden darf.

In den Jahren 1914 bis 1919 vermehrten sich die Anschlüsse in Glühlampen bei den Bernischen Kraftwerken von 227 788 auf 560 834, beim Elektrizitätswerk des Kantons Zürich von 38 736 auf 72 990, beim Elektrizitätswerk der Stadt Zürich von 32 026 auf 72 990. In der gleichen Zeit stiegen die Motorenanschlüsse bei den Bernischen Kraftwerken von 3288 auf 9782, beim Elektrizitätswerk des Kantons Zürich von 519 auf 2124, bei den St. Gallen-Appenzeller-Kraftwerken von 2271 auf 3321, — und die Anschlüsse von Wärmeapparaten stiegen bei den Bernischen Kraftwerken von 372 auf 11 208, beim Elektrizitätswerk des Kantons Zürich von 1420 auf 9874, und beim Elektrizitätswerk der Stadt Basel von 202 auf 1375. Zu gleicher Zeit aber sank die Einfuhr von Kohlen von 3 111 439 t auf 1 694 088 t. —

Wenden wir uns nach dieser kleinen Abschweifung auf das Gebiet der Energie- und Wärmewirtschaft wieder dem Edderstausee zu.

Wenn oben schon von der geographischen Lage des Stausees die Rede war, so bleibt noch ein Blick zu tun auf die wirtschaftlichen Veränderungen und die Veränderungen des Landschaftsbildes, die seine Anlage herbeiführte.

Vollkommen verschwunden sind drei Ortschaften, die ganz verlegt werden mußten, teilweise verlegt mußten zwei Dörfer werden, und ferner verschwanden noch einige Einzelsiedelungen. Dort, wo heute bei mittlerem Wasserstande ein oder zwei kleine Inselchen aus der Seefläche ragen, gerade gegenüber dem Schlosse Waldeck, lag die Stollmühle, die 1756 an der Stelle eines landesherrlichen Eisenhammers erbaut, ihr Wasser durch einen 75 m langen, durch den Berg getriebenen Stollen empfing und daher ihren Namen führte. Dicht am Fuße des Schloßberges lag der Hof Vornhagen, zum Dorfe Berich gehörig, — einst eine selbständige Meierei, zuletzt mit der Domäne Waldeck vereinigt und zugleich mit dieser verpachtet.

Etwa 3 km oberhalb Waldeck, am Ausgange eines kleinen Seitentälchens, lag das Dorf Berich, das ehemals Sitz eines reichen Augustiner-Nonnenklosters war, das 1577 aufgehoben und in eine fürstliche Meierei verwandelt wurde. Diese wurde 1753 unter zehn Erbpächter verteilt, und so das Dorf geschaffen. Es hatte nach der Volkszählung von 1905 134 Einwohner, eine im Jahre 1898 erbaute massive Brücke führte über die Edder. Diese wurde am 8. Februar 1914 von den Pionieren des kurhess. Pionierbataillons (Nr. 11), Hann.-Minden, gesprengt, auch die Kirche wurde bis auf eine Seitenwand niedergelegt, nachdem man das Maßwerk aus den Fenstern gebrochen und dies in dem Orte Neu-Berich, nahe Arolsen, wieder in den dortigen Kirchenneubau eingefügt. Als eine Miniaturausgabe von Philä ragte die letzte Mauer der Klosterkirche aus dem See, überwuchert von Weidenröschen, bis im letzten Jahre (1921), als der See leergelaufen war, die unterwaschene und dem Einsturz nahe Ruine niedergelegt wurde. Das oben erwähnte Dorf Neu-Berich wurde auf dem Gelände der Domäne Büllinghausen, die für 245 000 Mark erworben war, angelegt.

Ferner lagen am Ausgange des Werbetales die Bericher Hütte, die Bericher Mühle und eine Molkerei, auch sie verschwanden ebenso wie der Werber Hammer, der etwa in der Mitte des Weges von hier nach Nieder-Werbe lag.

Das Dorf Nieder-Werbe verlor nur sein Unterdorf, an dessen Stelle die beiden schon erwähnten Molenbecken traten, im Eddertale selbst mußte Beringhausen beseitigt werden, das einige hundert Meter südlich neu erbaut wurde. Die einstigen Burgställe, auf der noch einige Bauteile der Burg sich befinden, ragt als Insel aus den Gewässern des Sees. Das Dorf zählte zuletzt 370 Einwohner, die hier befindliche Brücke über die Edder, 1897 erbaut, wurde einige Tage nach der von Berich gesprengt.

Am Ausgange des Aseltales lag das Dorf Asel, eines der ältesten dieser Gegend, das zwar nur 175 Einwohner, aber eine Feldflur von 1123 ha hatte. Der größte Teil dieser Gemarkung lag im Eddertale und ist für landwirtschaftliche Nutzung verloren, auf den höher gelegenen Gebieten ist nordwärts, nach Vöhl hin, das kleine Dorf Neu-Asel entstanden. Hier, wie in dem einstigen Forsthause, jetzt Asel-Süd, wurden nach dem Kriege Siedelungsversuche gemacht, die sich bis jetzt recht erfreulich entwickelten. Von dem Dorfe Herzhausen, an der Mündung des Illerbaches gelegen, brauchte auch nur der untere Teil beseitigt zu werden, — hier verengt sich der See dergestalt, daß ihn bequem eine Straßenbrücke überschreitet, und der letzte Zipfel des überstauten Gebietes biegt hier nach Süden in das von dorther stammende Edderbett um.

Von den überstauten Ländereien waren 930 ha landwirtschaftlich genutzt, der Rest von 240 ha war Waldboden, Flußbett und Ödländerei. Alle Flächen des überstauten Tales, die dafür geeignet sind, wurden eingeebnet, so daß man mit dem Schleppnetz fischen kann, denn es ist selbstverständlich, daß dieser große See mit seinem klargrünen Gebirgswasser einem reichen Fischbesatz Raum und Nahrung bietet.

Berechnet ist die Wasserhaltung des Edderstausees dergestalt, daß bei einem normalen Zugange von 3,5 cbm/sek. am oberen Ende im Laufe des Sommers 18 cbm/sek. abgegeben werden können und dann bis zum Spätherbst der See bis auf 20 Millionen cbm leergelaufen ist. Voraussetzung hierfür ist, daß im Laufe des Sommers keine weiteren Zuflüsse eintreten, was normalerweise nicht der Fall ist, so daß mit einer erheblich größeren Reserve gerechnet werden darf. So hatte Anfang Juni d. J. der See noch fast 190 Millionen cbm Wasser, und Mitte Juli hatte sich der Vorrat dank des ergiebigen Regens auch noch nicht um viel mehr verringert. —

Ein kurzes Wort sei noch der Landschaft gewidmet. Man hat nicht mit Unrecht den Eddersee mit dem Vierwaldstättersee verglichen, der sich, gleich diesem, in vielen Buchten, Armen und Windungen zwischen waldbedeckte, steilaufragende Berge schmiegt. Und wenn auch dem Eddersee die schneebedeckten Häupter fehlen, die sich in seinem schweizerischen älteren und größeren Bruder spiegeln — und solche Vergleiche stets hinken —, so bietet doch ebensowohl ein Blick von der Höhe des Schlosses Waldeck wie eine Wanderung auf der den Windungen des Seeufers folgenden Straße reichen Genuß, und nicht nur für die deutsche Wasser- und Energiewirtschaft, sondern auch für den Naturfreund ist dieser größte Stausee Europas ein reicher Gewinn, ein Gewinn an materiellen wie an idealen Werten.

Danziger Werften.

I.
Schichauwerft.

Der Fremde, welcher die beiden sehr ausgedehnten Werftanlagen an der Weichsel erblickt, ist nur zu leicht geneigt, sie für ein einziges Industrieunternehmen zu halten. Beide Anlagen (Schichau- und Danziger Werft) gehen fast unmerklich ineinander über und gleichen sich äußerlich auch beinahe völlig. Der Danziger kennt den Sachverhalt besser, kennt auch die verschiedenen Aufgaben beider Anlagen, wenigstens bis zur Beendigung des Krieges. Auf beiden Werften wurden zwar Kriegsschiffe neuester Bauart hergestellt; aber die Schichauwerft baute daneben auch viele Handelsschiffe für Deutschland und das Ausland und begründete immer fester ihren Weltruf. Sie wird diese Doppelaufgabe sicherlich auch in Zukunft aufrechterhalten, wenigstens für das Ausland. Für den Freistaat Danzig und das Deutsche Reich werden hier aber keine Kriegsschiffe mehr erbaut werden.

Auf den Ursprung der Schichaufirma in Elbing soll hier nicht eingegangen werden. Die Erbauung der Danziger Schiffswerft ist lediglich den ungünstigen Wassertiefenverhältnissen im Elbingfluß und dem Frischen Haff zu verdanken. Als Schichau seinerzeit mit dem Baue größerer eiserner Schiffe begann, machten sich die geringen Wassertiefen und -Breiten im Elbing bald störend bemerkbar, so daß darauf Bedacht genommen werden mußte, die immer größer werdenden Schiffe unbehindert in die offene See schaffen zu können. An eine Tieferlegung der in Betracht kommenden Gewässer war nicht zu denken, und so mußte in Elbing der Bau größerer Schiffe entweder aufgegeben oder eine Werft an einer anderen Stelle erbaut werden.

Diese Stelle konnte nur Danzig oder Pillau sein.

Danzig erhielt den Vorzug, obschon bei den Rayonverhältnissen allerlei Schwierigkeiten vorlagen, um die Einwilligung für den Bau einer Werftanlage zu erhalten. In Pillau befand sich bereits seit 1889 ein Schwimmdock mit Werkstätten zur Aufnahme von Torpedobooten und Handelsdampfern, und dennoch fiel die Wahl auf Danzig, wo die Firma Schichau 1890 an der Weichsel unterhalb der Kaiserlichen (heute Danziger) Werft ein Grundstück von 500 000 Quadratmetern kaufte, das um zwei bis drei Meter hoch aufgeschüttet werden mußte.

Im Herbst 1891 erfolgte die Kiellegung der Korvette „Ji" mit 3770 t Wasserverdrängung. So wurde die neue Werftanlage in Betrieb genommen, und dieses erste Kriegsschiff, die „Gefion", lief am 31. Mai 1893 in Gegenwart des Kaisers und tausender Zuschauer glücklich vom Stapel. Nun reihte sich Bau an Bau für Kriegs- und Friedenszwecke, für Deutschland und das Ausland.

Der Zusammenbruch des Deutschen Reiches ist auch für die Danziger Schichauwerft nicht ohne schwere Folgen gewesen. Der Werftbetrieb mußte zur Friedenstätigkeit umgestaltet werden, weil der ungünstige Ausgang des Krieges und die Loslösung Danzigs vom Deutschen Reich die Grundlagen der bisherigen Tätigkeit der Werft völlig veränderten. Wenn auf derselben auch für größere Reedereien Fracht- und Personendampfer erbaut worden waren, so wog doch der Kriegsschiffbau vor. Bis auf weiteres werden jetzt wohl keine Kriegsfahrzeuge mehr erbaut werden. Auch große deutsche Reedereien konnten einstweilen keine neuen Aufträge erteilen.

Bereits Anfang 1919 wurde bekannt, daß die Schichauwerft mehrere große Frachtdampfer für das Ausland baue. In erster Reihe kamen d ä n i s c h e Dampfer in Frage. Der im Juli 1920 fertiggestellte Frachtdampfer Marie Maersk hatte einen Raumgehalt von 3019 Nettotons und eine Tragfähigkeit von fast 8000 t. In den folgenden Monaten wurden wieder verschiedene Dampfer fertiggestellt. Da die Firma Schichau aus Amerika reichlich Baustoffe bezogen hatte, so brauchte die Bautätigkeit nicht ins Stocken zu treten. Das Schiff Gudrun Maersk hatte Turbinenantrieb erhalten, was bisher nur bei Kriegsschiffen der Fall war. Um die Turbine auch für Handelsschiffe brauchbar zu machen, ist zwischen die schnellaufende Turbine und die langsamlaufende Schiffsschraube ein Zahnradgetriebe nach Konstruktionen der Firma Scheu eingefügt worden.

In der Folge ist eine Reihe weiterer Schiffe von 8—10 000 t, die teils mit Kolbenmaschinen, teils mit Turbinen und Räderübersetzungen gebaut wurden, an deutsche und ausländische Reedereien verkauft und abgeliefert worden, und diese Neubauten haben den Danziger Arbeitern lange Zeit ausreichende Beschäftigung geschaffen.

II.

Danziger Werft.

Welcher Wandel schon beim äußeren Anblick der großen Werftanlage! Vor dem Kriege lag stets ein Teil der deutschen Kriegsflotte auf der Weichsel im Bereiche der Kaiserlichen oder Reichswerft. Nicht gar selten erschienen im Danziger Hafen stolze Schlachtschiffe, deren „blaue Jungen" stets von den Bewohnern freudig begrüßt wurden. Wie lebenslustig und jugendfrisch sahen sie aus! Viele von ihnen waren weit in der Welt umhergekommen und wußten von Island, Madeira, Sankt Helena, Havanna, Yokohama, Hongkong und Kairo zu erzählen.

Alles vorbei, vorbei! Die nach dem Kriege im Danziger Hafen erscheinenden Kriegsschiffe früherer Deutschfeinde werden mißtrauisch betrachtet. Kein echter Danziger würdigt sie eines Blickes, sie bleiben uns kühl bis ans Herz hinan und werden es immer bleiben.

Und nun zur Wiege der preußischen Kriegsmarine, aus welcher die deutsche hervorging. . . . Der Betrieb ist gänzlich verändert und auch die zukünftige Bestimmung noch nicht gesichert. Wenn über deutsches Reichseigentum englische, französische, italienische, polnische Geldmenschen zu bestimmen haben, so weiß man vorweg, was dabei herauskommt.

Im Jahre 1919 konnte die Reichswerft auf ihr 75jähriges Bestehen zurückblicken. Bereits 1844 setzten Vorarbeiten zur Errichtung der Werft ein, während die Werften in K i e l und W i l h e l m s h a v e n erst 1869 gegründet wurden. Die neue Anlage verwächst alsbald mit dem Weichbilde der Stadt zu einem Ganzen, und die Beschäftigung so vieler Menschen stärkte die Steuerkraft der Stadt. Das Gelände der Werft vergrößerte sich von Jahr zu Jahr und betrug zuletzt 1 280 000 qm. Mit diesem Flächengebiet übertraf sie an Größe die Kieler Werft um ein geringes (6500 qm).

In erster Linie diente die Reichswerft B a u z w e c k e n: doch fehlte es auch nicht an A u s r ü s t u n g e n der neuen Kriegsfahrzeuge. In der ersten Zeit wurden noch hölzerne Kriegsschiffe erbaut. Der Danziger Schiffbaumeister J. W. Klawitter erbaute für die preußische Kriegsmarine 1850/51 die preußische Dampfkorvette „Danzig". Dann folgte ein Kriegsfahrzeug um das andere, namentlich seit dem Inkrafttreten der Flottengesetze im Jahre 1898. In den letzten Jahren vor und in dem Kriege wurde die Werft vorwiegend für den Bau von Unterseebooten eingerichtet. Im Juni 1908 hatte das in Kiel erbaute Unterseeboot U 1 in der Eckernförder Bucht die ersten Versuchsfahrten zurückgelegt und war dann nach Danzig gefahren, um hier mit dem in Danzig erbauten Unterseeboot U 2 zusammen Probefahrten fortzusetzen.

Beim Ausbruche des Krieges besaß die Werft drei Schwimmdocks und drei sogenannte Patentaufschlepper und beschäftigte gegen 4000 Beamte und Arbeiter. Der letzte Oberwerftdirektor alter Ordnung war Vizeadmiral v o n H o l l e b e n, der über die Bedeutung der Werft im August 1919 in einem Berliner Blatte nähere Angaben machte. Er schätzte den Wert dessen, was der Marinefiskus in Danzig besaß, auf 35 bis 40 Millionen Mark. Was der Marine an schwimmendem Material gehörte, wurde mit Ausnahme eines Schwimmdocks abtransportiert, und der Bau eines begonnenen Handelsdampfers wurde eingestellt. Im Jahre 1918 war die Zahl der Arbeiter auf rund 9150 gestiegen, von denen am 1. August 1919 noch 5650 gelöhnt wurden. Die Zahl der Beamten betrug 452 und der Angestellten in Technik und Verwaltung 803 (außer den Arbeitern).

Seit 1920 sind auf der Werft fortgesetzt Umgestaltungen eingetreten. Kriegsfahrzeuge werden nicht mehr erbaut. Einzelne Kreuzer wurden abgerüstet und zu Frachtdampfern umgebaut. Ebenso wurden schwere amerikanische Lokomotiven zusammengestellt, die zerlegt im Hafen ankamen und nach Fertigstellung auf dem Schienenwege nach Polen befördert wurden.

Durch die „Umstellung" hat der Betrieb ein ganz anderes Aussehen erhalten. Der gegenwärtige Leiter, Professor N o e, hat ein besonderes Gewicht auf M o d e r n i s i e r u n g d e r M a s c h i n e n b a u a b t e i l u n g gelegt. Es sind für Millionen beste neuzeitliche Maschinen gekauft und Neuerungen geschaffen worden, so daß erstklassige Erzeugnisse hergestellt werden können. Die M a s c h i n e n b a u a b t e i l u n g zerfällt in acht Gruppen, nämlich in Motorenbau, Motorfahrzeugebau, Lokomotivbau, Dampfmaschinenbau, Kesselbau, Zuckerfabrikbau, elektrische Abteilung und Werkzeugbau. Die S c h i f f b a u a b t e i l u n g umfaßt erstens den Neubau und die Reparatur aller Arten von Schiffen, zweitens Neubau und Reparatur von Baggern und Rohrleitungen und drittens Möbeltischlerei, in der vollständige erstklassige Zimmereinrichtungen gefertigt werden.

Nach Zeitungsmeldungen sollen Werft und Eisenbahnhauptwerkstätte von einer Gesellschaft aus Engländern, Franzosen usw. gemeinsam verwaltet werden. Am 5. April 1922 hat der Botschafterrat die von dem Verteilungsausschuß getroffene Entscheidung über das Schicksal der Werft- und Eisenbahnhauptwerkstätte genehmigt, und so wird die Werft ihre ursprüngliche Bestimmung mehr und mehr verlieren, um anderer Industrialisierung das Feld zu räumen.

H. M a n k o w s k i.

Zum Straßburger Kompromiß in der Rheinfrage

In der nächster Tage erscheinenden neuesten Nummer des schweizerischen Binnenschiffahrtsorganes „Die Rheinquellen" spricht sich der ehemalige erste schweizerische Experte in der internationalen Rheinzentralkommission über den am 10. Mai 1922 in Straßburg abgeschlossenen Kompromiß aus. Es wird darin u. a. folgendes ausgeführt:

Wenn man die Straßburger Entschließung der überflüssigen Worte entkleidet, um den Kern der Sache herauszuschälen, so bleibt nichts mehr übrig als ein wie bis anhin der Unterhaltungsarbeiten völlig ermangelnder, verwilderter Stromlauf zwischen Basel und Straßburg mit befristeter Existenzdauer. Frankreich hat von nun an das ausschließliche Recht, den Strom unterhalb Basel etappenweise nach Maßgabe des sukzessiven Ausbaues der einzelnen Kanalstufen trocken zu legen. Da der Seitenkanal in seiner 114 km langen Erstreckung von Neudorf bis nach Straßburg mehrere Menschenalter bis zu seinem vollständigen Ausbau erfordert, so wird im günstigsten Falle nur mit der Inbetriebsetzung von verhältnismäßig kurzen Kanalstrecken gerechnet werden können, die für die durchgehende Schiffahrt insofern belanglos sind, als zwischen Straßburg und Basel der Strom immer noch, wenn auch an vereinzelten Stellen durch kurze Kanalstücke unterbrochen, als Schiffahrtsstraße benutzt werden muß. Kommt es nun zum partiellen Ausbau des Kanals, so wird Frankreich aller Voraussicht nach die unterste, die Straßburger Stufe, zur Ausführung bringen. Auf diese Weise werden die in der Richtung nach Basel fahrenden Bergschleppzüge im Straßburger Hafen aufgefangen und von dort nach Basel durch die unterste Kanaletappe befördert. Der von Basel talwärts kursierende Verkehr wird wiederum im Kembserkanal der Kontrolle französischer Schleusen- und Kanalüberwachungsorgane unterstellt. Frankreich wahrt sich hierbei das ausschließliche Kanalüberwachungs- und Betriebsrecht. Die Schleusen und Schleusenzufahrten sind derart dis-

poniert, daß der durchgehende Verkehr ohne Zuhilfenahme von besonderen kleinen Hilfs-Bugsierdampfern nicht bewerkstelligt werden kann. Dreischiffige Bergzüge und vierschiffige Talzüge, wie sie auf dem regulierten Ströme zugelassen sind, können nicht als Einheiten durchgeschleust werden, sondern müssen auseinandergerissen und in einzelne Teile aufgelöst die Schleusen passieren. Die Länge der Hauptschleuse mit 185 m Nutzlänge, anstatt wie von der 1921er schweizerischen Delegation vorgeschlagenen von 270 m Länge, ist viel zu kurz bemessen. Die zweite Schleuse, welche bloß für Hilfsdienste vorgesehen ist, erhält nur 100 m Länge. Eine direkte Zugsfolge, wie sie sich auf dem Rhein in berg- und talfahrenden Schleppzügen eingebürgert hat, ist gänzlich ausgeschlossen. In einem analogen Falle an der Donau, oberhalb Passau, hatte die Donaukommission, in welcher Frankreich eine entscheidende Rolle spielt, ohne weiteres verfügt, daß für die vorgesehene Partialkanalisierung gleichzeitig zwei große Schleppschleusen von je 230 m Länge und 24 m Weite zur Erstellung gelangen, an einem Strome, dessen Jahresverkehr kaum zwei Zehntel des Rheinverkehrs ausmacht und dessen normale Kahntypen nicht einmal die Hälfte der Tragfähigkeit der Rheinkähne aufweisen. Die öfters gestellte Frage, wieso an der Donau mit anderer Elle gemessen werde, blieb bis heute noch unbeantwortet.

Zum Vorgehen des schweizerischen Bundesrates macht Gelpke folgende Bemerkungen:

Mit der Unterzeichnung der Straßburger Resolution am 22. Mai dieses Jahres hat der Bundesrat das Schicksal des Rheines vertrauensvoll in die Hände Frankreichs gelegt, das begreiflicherweise das Erforderliche vorsorgen wird, um die handelspolitische Angliederung der Schweiz an Frankreich via Rheinkanal-Mittelmeer (Atlantische Seehäfen) mit Muße zu verwirklichen. Dafür besitzt der Bundesrat die große Genugtuung, daß der Schweiz Sitz und Stimme am grünen Tisch der Zentralkommission eingeräumt wurde, um als erste Frucht ihre naiven voreiligen Dreinpatschens den „geköpften Rhein" als Kompromißlösung nach Hause zu tragen. Als Rheinuferstaat hat die Schweiz damit ihre Rolle endgültig ausgespielt, und um als Kanalstaat ihre kümmerlichen Verkehrsrechte zu wahren, hat sie laut Art. 3 des französischen Vorschlages zur Revision der Mannheimer Konvention die Einführung von Schiffahrtsabgaben zu gewärtigen, welche in Verbindung mit den französischen Kanal- und Schleusen-Betriebsreglementen der tarifarischen Freiheit im flutenden Weltverkehr den Todesstoß versetzen werden. Doch nicht genug damit, wird Frankreich noch, wohl als Kompensation für seine konsequente nationalistische Rheinpolitik, die Ueberstauung des baselstädtischen Stromgebietes mit der partiellen Vernichtung unseres Stadtbildes zugebilligt.

Irgendwelche Verpflichtungen in bezug auf die Inangriffnahme der Kanalbauten und die Inbetriebsetzung der Kambserstufe ist dabei Frankreich nicht eingegangen. Ebensowenig sind in Hinsicht auf die Regulierung des Stromes bestimmte konkrete Zusicherungen gemacht worden. Es heißt bloß, daß die Regulierungsarbeiten in Angriff genommen werden, nach Maßgabe der Genehmigung der Ausführungsprojekte durch die Zentralkommission und nach Erfüllung der reglementarischen Vorschriften. Der Einspruch eines einzigen Staates genügt hierbei, um die Ausführung zu verhindern. Gegen die Zumutung einer Kostenbeteiligung Frankreichs und Deutschlands an der Regulierung wird von vornherein Verwahrung eingelegt. Und was schließlich die Ueberstauungsfrage des baslerischen Rheingebietes anbelangt, so soll das Schweizervolk nichts dazu zu sagen haben. Die Aufstellung eines Staatsvertrages lehnt der Bundesrat unter Hinweis auf Art. 7 des Eidg. Wasserrechts ab. Nun handelt es sich aber hier nicht um die Konzessionserteilung für eine Wasserkraftanlage, sondern um den Schiffahrtsausbau einer dreistaatlichen Rheinstrecke vermittelst Kanalisierung, mithin um ein Strombauwerk, für welches wasserrechtliche Unterlagen fehlen. V. K.

Die Landesanstalt für Binnenfischerei am Müggelsee bei Berlin.

Das ehemalige Kgl. Institut für Binnenfischerei, heute Landesanstalt, hat sich aus der im Jahre 1893 von Prof. Joh. Frenzel in Friedrichshagen am Müggelsee begründeten „Biologischen und Fischerei-Versuchsstation" entwickelt, die Frenzel mit Unterstützung des deutschen Fischerei-Vereins und durch Gewährung von Mitteln seitens der Kgl. Preuß. Ministerien für Landwirtschaft und der geistlichen Angelegenheiten, sowie der Stadt Berlin errichtet hatte. Das vom Forstfiskus zur Verfügung gestellte Gelände am Müggelsee war von Frenzel in ausgezeichneter Lage gewählt worden und auch der Müggelsee selbst bot für das Studium der biologischen Verhältnisse im Süßwasser die beste Grundlage. Für fischereiliche Studien war der nicht zu flache und nicht zu tiefe Müggelsee mit einer Durchschnittstiefe von 6 bis 7 Meter und einer Maximaltiefe von 8 Meter besonders geeignet; auch die runde Form des Müggelsees bot für Beobachtungen über die Einwirkung des Windes insbesondere durch Fehlen größerer Buchten mannigfache Vorteile. Der bei Berlin gelegene und von der Spree durchflossene Müggelsee ist infolge Fehlens von Industrie frei von Abwässern. Als einzige mit dem Müggelsee in Verbindung stehende gewerbliche Anlage ist das hier befindliche städtische Wasserwerk der Stadt Berlin zu erwähnen, doch übt dieses Werk auf die Wasserverhältnisse keine die Studien störenden Einfluß aus. Es ergab sich vielmehr der Vorteil, daß die Städtischen Wasserwerke früher mehrere Jahre rund 8000 cbm Wasser jährlich kostenfrei der Anstalt lieferten und daß ein Mehrbedarf billigst gedeckt werden konnte. Für Forscherzwecke hatte die Wahl des Müggelsees aber auch noch den Vorzug, daß in leichter Weise durch die Spree und andere Nebenflüsse benachbarte Seen gut zu erreichen sind, wo sich abweichend vom Müggelsee andere biologische Verhältnisse vorfinden. Besonders interessant ist hier die Fürstenwalder Spree, ein wenig tiefer, doch stellenweise stark strömender Fluß, der frei von Abwässern ist; das Gegenstück bildet gewissermaßen die tiefere und träger fließende Dahme mit starker Schiffahrt und Verunreinigung. Leicht ist auch die Havel zu erreichen, während die Oder mit dem Motorboot gut in einem Tage aufgesucht werden kann. Berücksichtigt man weiter, daß die Landesanstalt in kurzer Zeit mit der Eisenbahn von Berlin erreichbar ist, so kann über die Wahl des Müggelsees als bestgeeigneter Standort kein Zweifel sein. An sich konnte allerdings nur ein nahe bei Berlin gelegener See für die Landesanstalt in Frage kommen, da dieselbe der Berliner Landwirtschaftlichen Hochschule angegliedert ist und für Lehrer und Studierende daher bequem erreichbar sein mußte.

Wir wollen nunmehr auf die Tätigkeit der Landesanstalt für Binnenfischerei kurz eingehen. Frenzel hatte seine Studien wenig auf die theoretische Süßwasserbiologie gelenkt, sich vielmehr der praktischen Fischerei gewidmet und hier insbesondere auf die Teichwirtschaft, vornehmlich auf die Fischfütterung, sein Hauptaugenmerk gelenkt. Nach dem Tode Frenzels hat sein Nachfolger, der gegenwärtige Leiter der Landesanstalt, Professor Paulus Schiemenz, den Grundgedanken für die Tätigkeit der Anstalt, die praktische Fischerei vom Forscherstandpunkte, als Hauptaufgabe beibehalten und mit reichem Erfolge ausgebaut. Für die Forscherarbeit der Landesanstalt stehen die allgemeinen Fischereiverhältnisse im Vordergrund, also das Studium der Fischerei in den wilden Gewässern. Hinsichtlich der Teichwirtschaft wird vornehmlich dem Studium der natürlichen Nahrung unserer Teichfische Aufmerksamkeit geschenkt, wobei natürlich allgemein fischereiliche Fragen betreffs der Teichwirtschaft nicht ganz außer Betracht bleiben. Daß die Wildfischerei mehr im Vordergrund steht, hängt auch damit zusammen, daß wir für die Teichwirtschaft schon seit längerer Zeit umfassende rationelle Methoden besitzen, während wir in der Wildfischerei bis zu einem gewissen Grade noch ein wissenschaftliches Neuland vor uns haben, das der Forschung noch eine Fülle von dankbaren Aufgaben stellt. Praktisch gesprochen, sucht die Landesanstalt die Binnenfischerei durch die wissenschaftliche Forschung in ihren Erträgnissen zu fördern. In diesem Sinne wird unseren wichtigeren Flußfischen hinsichtlich Lebensweise und Lebensbedingungen ein weitgehendes Studium geschenkt, das nicht nur auf die sogenannten „Edelfische" gerichtet ist. Die wissenschaftlichen Untersuchungen erstrecken sich auf die Fortpflanzung, die Entwicklung, Ernährung, das Wandern und den Aufenthalt der einzelnen Fische, wobei die verschiedenen Jahreszeiten und einzelnen Altersstadien besondere Berücksichtigung finden. Im übrigen hat das ganze wissenschaftliche Programm der Süßwasserbiologie für die Landesanstalt ungeschmälert Geltung. Und damit tritt eine Fülle schier unübersehbarer Aufgaben in die Erscheinung. Da sind die verwickelten Untersuchungen über die Fruchtbarkeit des Wassers, solche über die Lebensbedingungen der niederen Pflanzenwelt im Wasser, wo oft ein geringes Uebermaß an Eisen, Kalk, Alkalien oder Säuren genügt, diese für die Fischerei so wichtige niedere Pflanzenwelt zu gefährden. Andere Forschungen gelten dem Eindringen des Lichtes oder den Tiefen- und Durchsichtigkeitsverhältnissen des Wassers, da wir es auch hier mit einer wichtigen Lebensquelle für die Fischwelt zu tun haben. Ein anderes Gebiet wieder berührt den befruchtenden Einfluß des Windes auf unsere Seen und Flüsse; daneben haben sich die Untersuchungen auf die Strömungsverhältnisse und deren Wirkung auf den Fischstand zu erstrecken. Von sehr großer Bedeutung sind weiter die meteorologischen Verhältnisse für die Fischerei. Das abnorm trockene Jahr 1904 hat beispielsweise in der Fischwelt einen gewaltigen Schaden verursacht, der zu seinem Ausgleich Jahre erforderte. Viele dieser Fragen stehen mit der rechtlichen Seite der Fischerei, mit den gesetzlichen Schonvorschriften und Schonzeiten in enger Verbindung und ersieht man schon hieraus, wie nützlich die Wissenschaft der

Praxis hier werden kann. Weiter stellt die Landesanstalt systematische und periodische Musterungen der Fauna und Flora des Müggelsees an, welch letzterer naturgemäß durch die Ortslage der Anstalt die gegebene Basis für die meisten wissenschaftlichen Untersuchungen ist. Hierbei wird auch die höhere Pflanzenwelt mit in den Kreis der Beobachtungen gezogen. Die Unterwasserpflanzen wechseln vielfach in den Gewässern, wurzeln doch diese Pflanzen nur zur Festhaftung im Boden, während sie die Nahrung dem Wasser entnehmen. Prof. Schiemenz machte bei seinen mehrjährigen Forschungen am Müggelsee die Beobachtung, daß beispielsweise die ausgedehnten Unterwasserwiesen vom Potamogeton perfoliatus durch Potamogeton lucens varacuminatus abgelöst wurden. Anstelle des letzteren trat dann Potamogeton pectinatus und scoparius, bis dasselbe dann wieder vom erstgenannten Potamogeton perfoliatus verdrängt wurde. Bei anderen Wasserpflanzen, wie Potamogeton crispus, Wasserpest, Fontinalis antipyretica wurden in den einzelnen Jahren im Bestande erhebliche Schwankungen beobachtet. Große Schwankungen wurden auch im Auftrieb festgestellt, so daß derselbe als Maßstab für die Fruchtbarkeit eines Gewässers keineswegs mit Sicherheit herangezogen werden kann. Zur Klärung dieser Verhältnisse werden von der Landesanstalt regelmäßig im Müggelsee Proben am Boden mit der Dredge, am Ufer mit dem Pfahlkratzer und im freien Wasser mit der Planktonpumpe aus verschiedenen Tiefen genommen. Weiter werden Sauerstoffproben und besondere Wasserproben in verschiedenen Tiefen genommen, um hieran quantitative Analysen auszuführen. Zur Ermittlung der meteorologischen Verhältnisse stehen der Anstalt Barographen, Thermographen, Regenmesser und Sonnenmesser zur Verfügung. Zu den Untersuchungen werden auch die Gebiete der zahlreichen Nachbarseen herangezogen.

Ein wichtiges und ausgedehntes Gebiet berühren auch die Studien über die Einwirkungen der Abwässer und Stromregulierungen auf die Fischwelt, doch kann hier auf diese Studien nicht näher eingegangen werden. Von ähnlich großer Bedeutung sind die zahlreichen Fischkrankheiten, die einen breiten Raum unter den Institutsarbeiten einnehmen. Wertvolle, besonders für die Praxis berechnete Arbeit leistet die Landesanstalt durch die Abhaltung von Vorlesungen, die nicht nur Studierenden der Landwirtschaftlichen Hochschule, sondern auch in der Praxis stehenden Fischern gehalten werden. Demgemäß sind Kurse für praktische Fischer, Fischereibeamte, Oberfischmeister, Fischmeister, Wasserbaubeamte, Teichwärter, Fischereiaufseher usw. eingerichtet worden, die bei den Fachleuten rege Teilnahme gefunden haben. Es seien hier einige im Jahre 1913 für die Fischerschule der Uhles-Stiftung des Fischerei-Vereins für die Provinz Brandenburg abgehaltene Vorlesungen genannt, die unter der Leitung von Professor P. Schiemenz an der Landesanstalt für Binnenfischerei vor sich gingen. Der Hauptanteil entfiel auf den Leiter, Prof. P. Schiemenz, selbst, der Vorlesungen hielt über „Naturgeschichte der Fische", „Fischereiliche Süßwasserbiologie mit praktischen Uebungen" und „Fischkrankheiten", Dr. G. Link las über „Fischereigesetz und Verordnungen", Fischereipächter H. Struck über „Wirtschaftslehre bei Seen, Fang und Netze in Seen" und über „Fischerei-Buchführung", Fischereimeister W. Kegel über „Wirtschaftslehre für Ströme, Fang und Netze in Strömen", Dr. K. Peters über „Samariterdienst", Fischereimeister J. Kraatz über „Absatz und Transport der Fische" und Fischermeister F. Wiggert über „Fang der Fische in langsam fließenden Gewässern". Mit dem Kursus waren Ausflüge verbunden. Gerade in diesen für die Praxis bestimmten Kursen liegt eine Hauptbedeutung der Landesanstalt für Binnenfischerei, die hier vom volkswirtschaftlichen Standpunkt der deutschen Binnenfischerei nützliche und wertvolle Dienste leistet.

Wir kommen nunmehr zu den räumlichen Anlagen der Landesanstalt, für das der preußische Landtag im Etatsjahr 1906/07 Mittel bewilligt hatte, die es ermöglichten, aus der alten unzulänglichen „Biologischen und Fischerei-Versuchsstation" ein auf breiter Grundlage stehendes Staatsinstitut zu schaffen, das anfangs den Namen „Kgl. Institut für Binnenfischerei" annahm. Es wurde in der Zeit von Anfang August 1906 bis Januar 1908 am Müggelsee ein stattliches Gebäude erbaut, für welches der Entwurf von dem Baurat Heydemann stammt. Die Baufläche des Gebäudes umfaßt 440,9 qm. Die Baukosten für das Haus einschließlich Außenanlagen betrugen 135 000 M., während für die Inneneinrichtung 57 000 M. zur Verfügung standen. Das Erdgeschoß enthält die Wohnung des Hauswartes, die Waschküche, den Geräteraum, die Werkstatt des Hauswartes und den Bassinraum. In dem Geräteraum, der einen besonderen Ausgang zur Seeseite besitzt, haben die Plaktonnetze, Pfahlkratzer, Dredgen, Waaden, Scheerbrettnetze, Südwester, Dezimalwage usw. Unterkunft gefunden. Der Bassinraum enthält zwölf mehr oder weniger große Bassins von ½ bis 10 cbm Inhalt. Im Mittelgang befindet sich ein langer Sortiertisch; auch ist für bequemes Anrollen der Fischfässer Vorsorge getroffen. Die Bassins wurden aus Zement mit Eisendrahtnetz im Innern hergestellt. Die Bassins finden keine Verwendung zur Fischzucht, sondern dienen der Beobachtung und zu Versuchen mit Fischen. Es erfolgt hier die Beobachtung kranker Fische, die Prüfung der Einwirkungen von Gewässern oder bestimmter Substanzen auf die Fische. Ferner werden hier die Fische auf gewisse Eigenschaften hin beobachtet, auch Feststellungen über die Einwirkungen der Laichverhinderung gemacht. Prof. Schiemenz hat in diesen zum Teil recht großen Bassins Karpfen und andere Fische halbe Jahre lang und größere Aale und Aalbrut 1½ Jahre lang beobachtet. Im ersten Stockwerk ist fast der größte Teil der eigentlichen Arbeitsräume des Instituts untergebracht. Die hier liegenden Räume umfassen das chemische Laboratorium, Wägezimmer, zwei Stinkräume, das biologische Laboratorium, Assistenzzimmer, Laboratorium für Fischkrankheiten, Aquarienzimmer, zwei Arbeitszimmer für Gelehrte und das Arbeitszimmer für den Laboratoriumsdiener. Das chemische Laboratorium ist mit zwei doppelseitigen Arbeitstischen und einem allen neuzeitlichen Errungenschaften entsprechenden Instrumentarium ausgerüstet. Aehnliches gilt von dem biologischen Laboratorium. Die sogenannten „Stinkräume" können als eine Eigenheit der Landesanstalt angesprochen werden. Von den vier vorhandenen Stinkräumen liegen zwei neben dem eben genannten Laboratorium und zwei im Erdgeschoß neben dem Bassinraum. Die Gründe für die Errichtung der Stinkräume waren im wesentlichen folgende: Ein großer Teil der Studien erstreckt sich auf die Untersuchung der Därme gefangener Fische. Der Nahrungsinhalt der aufgeschnittenen Därme wird genau untersucht und festgestellt, so daß man über die Nahrung der einzelnen Fische volle Klarheit gewinnt. Ergänzt werden diese Feststellungen durch Vergleiche von Flora und Fauna der verschiedenen Gewässer, wobei das Altersstadium des Fisches und die Jahreszeit berücksichtigt wird. Der Nahrungswechsel läßt gewisse Schlüsse auf die Wanderung des Fisches zu; auch wird eine Gegenüberstellung der Nahrung im Magen mit der im Enddarm vorgenommen. Den Nahrungsuntersuchungen schließen sich Beobachtungen über die Wachstumsverhältnisse, Länge und Gewicht der Fische und das Alter an. Da diese zeitlich oft ausgedehnten Untersuchungen an unkonservierten Objekten erfolgen, so ist es begreiflich, daß eine sehr unangenehme Geruchsentwicklung einsetzt, die besonders an warmen Sommertagen lästig wird. Die Stinkräume sind ähnlich wie Laboratorien ausgerüstet.

Im Aquarienraum hat eine Anzahl Aquarien verschiedener Größe, meist mit Metallfassung, einige jedoch für Versuche mit Säuren und Alkalien, ganz aus Glas, Aufstellung gefunden. Im Aquarienraum sind durch entsprechende bauliche Maßnahmen besondere Lichtverhältnisse geschaffen worden, die einer Nachahmung der im See- oder Flußwasser herrschenden nahekommen. In unsere meisten Binnengewässer dringt das Licht bekanntlich nur sehr wenig hinein. Eine allgemein gültige Lichtgrenze läßt sich allerdings nicht geben, zumal diese vom Auftrieb oder von der durch Schmutz verursachten Trübung abhängt. Bei dem an Auftrieb sehr reichen Müggelsee hört in einer Tiefe von höchstens 4 m jeder Pflanzenwuchs auf. Hier also liegt die für den Pflanzenwuchs notwendige Lichtgrenze. Mit diesem Ergebnis stimmen auch die Feststellungen und Messungen der Sichttiefe mit der Secchischen Scheibe überein. Die Anordnung der Tische und Fenster ist im Aquarienraum so getroffen, daß sich je nach dem Standort des Aquariums jede gewünschte Lichtabstufung erzielen läßt. Uebrigens ist auch die Leitung des Instituts darüber im klaren, daß die Studien auf Grund der Aquarien in vielen Fällen nur einen bedingten Wert haben, da die Verhältnisse der Natur sich nur mit Einschränkungen auf das Aquarium übertragen lassen. Wo immer angängig, werden daher alle Untersuchungen im Freien, in der Natur, vorgenommen. Der Aquarienraum beherbergt außerdem in flachen Wandschränken eine Sammlung der Fauna und Flora des Süßwassers. Jeder Nutzfisch ist hier mit seiner natürlichen Nahrung zur Darstellung gebracht. Im zweiten Stockwerk liegen zwei Wohnungen für die Assistenten, die Zimmer für den Vorsteher und die Schreibgehilfin, die Bibliothek und der Lehrsaal. Der ziemlich groß gehaltene Lehrsaal enthält einen großen hufeisenförmigen Tisch mit 24 Sesseln. Auf einem Fenstertisch stehen Mikroskop, Lupen und Präparate, soweit solche gerade für die Vorlesung erforderlich sind. Im Dachgeschoß befinden sich Reserveräume, sowie eine Dunkelkammer für photographische Zwecke. Die früher vorhandenen Teiche sind bis auf wenige beseitigt worden, da die für die Praxis der Teichwirtschaft notwendigen Vorbedingungen wenig oder garnicht zu schaffen waren. Da, wie eingangs erwähnt, die Teichwirtschaft heute über genügend rationelle Methoden verfügt, konnte die Landesanstalt ihre Teichstudien auf wenige Probleme beschränken. Der Anstalt steht weiter ein Ruderboot und ein Motorboot von vier Pferdekräften zur Verfügung, so daß mit

letzterem auch weitere Fahrten, beispielsweise bis zur Oder, unternommen werden können.

Zum Schluß sei noch bemerkt, daß die Landesanstalt für Binnenfischerei dem Ministerium für Landwirtschaft untersteht, das als Aufsichtsorgan ein Kuratorium eingesetzt hat. Vorsitzender desselben ist der Dezernent für Fischerei des genannten Ministeriums, weitere Mitglieder sind ein Vertreter der Regierung zu Potsdam, ein Vertreter des Deutschen Fischereivereins, zwei praktische Fischer, der Professor für Tierphysiologie an der Berliner Landwirtschaftlichen Hochschule und der Vorsteher der Anstalt. Leiter der Landesanstalt ist Prof. P. Schiemenz, der auch die Professur für Fischerei und Fischzucht an der Berliner Landwirtschafftlichen Hochschule innehat. Zurzeit sind an der Anstalt drei besoldete Assistenten und zwar 1 Chemiker und 2 Biologen, tätig, sowie mehrere unbesoldete Volontär-Assistenten. Im großen Kriege sind von dem Mitarbeiterstab zwei hoffnungsvolle junge Gelehrte auf dem Felde der Ehre gefallen. Die Landesanstalt wird alljährlich von einer ganzen Reihe von Praktikanten besucht, darunter auch Ausländern, und fehlte es vor dem Kriege nicht an Japaner, Russen und Belgier, denen sich auch Oesterreicher, Holländer, Schweden und Finnen anschlossen. So haben die wissenschaftlichen Leistungen der Landesanstalt für Binnenfischerei der deutschen Fischerei wertvolle Dienste geleistet, die sich von Jahr zu Jahr in verstärktem Maße geltend machen.

Dr. P. Martell.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Ausstellung für Wasserstraßen und Energiewirtschaft Nürnberg. Von Fachkreisen werden wir auf das im Auftrage der Bawag, Bayer. Wasserkraft A.-G., München, gebaute betriebsfähige Modell einer Großwasserkraftanlage aufmerksam gemacht, welche bezüglich der Ausführung eine erstklassige Facharbeit darstellt, anderseits eine umwälzende Erfindung auf dem Gebiete der Regulierung von Wasserkraftmaschinen und Wasserkraftanlagen behandelt und als hervorragende Leistung deutscher Ingenieurkunst anzusprechen ist.

Das Modell zeigt 5 Banki-Turbinen des bayerischen staatlichen Hüttenamtes „Maxhütte" in Betrieb. Die Turbinen sind mit 4 Wechselstrom-Generatoren und einer Gleichstromerregermaschine direkt gekuppelt, die Regulierung erfolgt nach dem Esibe-Regulierverfahren (D. R. P. und D. R. P. a) zentral ohne Öldruckregler, ohne Einzelregulierung, ohne Freilaufventile, und ohne Schwungräder unmittelbar in Abhängigkeit von der Frequenz bezw. von der Drehzahl. Der erzeugte Strom (Wechselstrom 110 Volt, 50 Per.) wird in Drahtwiderständen vernichtet, die Belastung wechselt zwischen Vollauf und Leerlauf. Das bei wechselnder Belastung nicht benötigte Wasser wird durch eine hydraulische Bremse neuer und einfachster Bauart unschädlich abgeführt. Das Modell wurde nach Angabe und unter Beratung des Erfinders, Dipl.-Ing. O. Poebing, Techn. Hochschule München, im Auftrage der Bawag erbaut. An der Bauausführung sind beteiligt:

„Maxhütte", Staatl. Bayer. Hüttenamt Bergen;
Kraftlicht-G. m. b. H., München;
Dr. S. Guggenheimer, Nürnberg;
Bayer. Elektrizitätswerke Landshut-München;
Klein, Schanzlin & Becker, Akt.-Ges., Frankenthal (Pfalz);
Hartmann & Braun, Frankfurt a. M.

Kostenlose Überlassung der einzelnen Lieferungsteile erfolgte durch die Firmen:

Turbinen: „Maxhütte", Staatl. Bayer. Hüttenamt, Bergen;
Generatoren: Bayer. Elektrizitätswerke München-Landshut;
Meßinstrumente: Dr. S. Guggenheimer, Nürnberg;
Pumpe: Klein, Schanzlin & Becker, A.-G., Frankenthal (Pfalz).

Über das neue Regulierverfahren spricht sich gutachtlich der als Fachmann und Erfinder auf dem Gebiete des Pumpen- und Turbinenbaues bekannte Dr. Ing. F. Lawaczeck, z. Zt. in Schweden, in durchaus günstiger Weise aus. Das Gutachten selbst betont insbesondere die Wirtschaftlichkeit der Erfindung.

Als besondere Vorzüge des neuen Regulierverfahrens sind für Laufwerke mit mittlerem und hohem Gefälle[1]) hervorzuheben: Wegfall des Wasserschlosses, Wegfall der Leerschußleitungen, Wegfall der Einzelregulierung, schwächere Dimensionierung der Rohrleitung zum Krafthaus infolge Wegfall der Druckstöße bei Belastungswechsel, Wegfall der Schwungräder, Wegfall der Freilaufventile, Wegfall der beweglichen Regulierteile an den Turbinen, geringste Regulierzeiten und wesentliche Ersparnisse im maschinellen und baulichen Teil der Anlage. Das Modell wurde einem geladenen Fachkreis in der Ausstellung bisher mit bestem Erfolg praktisch vorgeführt. Eine Besichtigung desselben kann bestens empfohlen werden.

Unsere Flußschifferfortbildungsschulen und ihre Unterrichtsmittel. Nachdem unsere Schiffer-Fachschulen nach überstandenem Kriege und den im Gefolge desselben einsetzenden Unruhen im vergangenen Winter ihren regelmäßigen Unterricht wieder aufgenommen hatten, stellte sich auch alsbald das Verlangen nach dem an denselben seit langen Jahren eingeführten und mit ausgesprochenem Erfolge benutzten Lehrbuch, Lehrbuch für die Elbeschifferfachschulen, ein. Zum Schulunterricht und für den Gebrauch der die Elbe und die mit dieser zusammenhängenden Wasserstraßen befahrenden Schiffer. Im Auftrage der Elbstrombauverwaltung bearbeitet vom Regierungs- und Geh. Baurat Düsing und herausgegeben im Selbstverlage des Verfassers. Erste Auflage 1905, zweite Auflage 1911, je 3500 Stück. Das Buch hat sehr bald über den Elbebereich hinaus, ja bis an den Rhein und selbst nach Bayern hinein Verwendung gefunden. Auf einem Versammlungstage des Zentralvereins für Binnenschiffahrt in Coburg, hat der Verfasser dem damaligen Prinzregenten Luitpold von Bayern auf dessen Wunsch eine Ausfertigung persönlich überreichen dürfen mit anschließender Besprechung.

Nachdem im vergangenen Winter der regelmäßige Unterricht an unseren Schifferfortbildungsschulen wieder aufgenommen war, waren die wenigen noch vorhandenen Lehrbücher selbst bald vergriffen und schon damals stellte sich das Verlangen nach weiteren Lehrbüchern ein. Nun ist zwar die Neubearbeitung einer dritten Auflage von dem zurzeit im Ruhestande lebenden Verfasser bereits seit langen Jahren in Angriff genommen gewesen und beschäftigt ihn auch heute; aber dieser Absicht, diesen Plan durchzuführen, treten vorläufig und auf absehbare Zeit unüberwindlich erscheinende Schwierigkeiten entgegen, hervorgerufen durch die unaufhörlich steigenden Preise für Löhne, Papier und anderes. Während schon vor Jahresfrist der Preis für ein Lehrbuch auf 45 Mark berechnet wurde, stellt es sich heute auf 100 Mark, und ein weiteres Steigen ist dabei keineswegs ausgeschlossen. Außerdem stellt die Druckerei, welche die ersten beiden Auflagen hergestellt hat, das unter heutigen Verhältnissen wohl zu verstehende nicht unberechtigte Verlangen, daß die Abnahme der Bücher von Inangriffnahme des Druckes sichergestellt werde. Trotz dieser schwierigen Verhältnisse ist der Verfasser, Herr Geh. Baurat Düsing, dem allseitigen Drängen aus den beteiligten Schifferkreisen folgend, an die Aufgabe herangetreten und wir wünschen ihm guten Erfolg nicht nur für ihn selbst, sondern mehr noch der guten Sache und des Nutzens für unsere Schifferbevölkerung wegen. Wir brauchen nun einmal die Schiffahrt und für diese gut ausgebildete Schiffer, und daß wir daran keinen Mangel haben, dazu hat Herr Geheimrat Düsing mit seinem wertvollen Lehrbuch schon in früheren Jahren wesentlich beigetragen. Dies weiter mit gutem Erfolg fortzusetzen, möge ihm auch mit der neuen Herausgabe des Buches trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten gelingen.

Die Getreideeinfuhr über deutsche und ausländische Nordseehäfen

Die erheblichen zur Volksernährung von Übersee einzuführenden Getreidemengen werden von den Reichsstellen auf die deutschen und ausländischen Nordseehäfen verteilt. Die Frage, in welchem Umfange die ausländischen Nordseehäfen hierzu heranzuziehen sind, ist neuerdings wieder Gegenstand der öffentlichen Erörterung geworden. Die an der Einfuhr über Rotterdam interessierten Rheinschiffahrtskreise streben eine größere Berücksichtigung dieses Hafens auf Kosten von Bremen und Emden an. In welchem Maße die dem nicht unmittelbar Beteiligten zunächst gleichgültig erscheinende Frage aber allgemeine Interessen berührt, geht aus folgendem hervor:

Im Getreidepreis, den der Konsument bezahlen muß, liegen selbstverständlich auch sämtliche Transportkosten. Der Konsument hat infolgedessen ein Interesse an dem billigsten Transportweg. Wenn auch in den reinen Frachtsätzen über die deutschen Nordseehäfen im Vergleich zu denen über Rotterdam kein großer Unterschied sein mag, so sprechen doch schon die in Rotterdam höheren Umschlagskosten für Bremen und Emden. Dazu kommt, daß die Umschlagskosten sowie ein Drittel der Binnenschiffsfracht für das über Rotterdam eingeführte Getreide in Gulden zu bezahlen sind. Daß jede vermeidbare Zahlung in Devisen den Markstand überflüssig drückt, bedarf nur der Erwähnung. Die Auswirkung der Frage, wie das Einfuhrgetreide auf die deutschen und ausländischen Nordseehäfen verteilt wird, geht aber noch bedeutend weiter. In den mit den Rheinfrachten etwa gleichstehenden Weser- und Kanalfrachten liegen, und zwar mit einem erheblichen Betrage, Kanalabgaben und Schlepplöhne für die staatlichen Schleppämter. Kanalabgaben und Schlepplöhne werden von den Behörden auf Grund der Unterhaltungs- und Betriebskosten aufgebaut. Da nun für Getreide um ein vielfaches höhere Kanalabgaben und Schlepplöhne erhoben werden als für die meisten übrigen auf dem Kanal beförderten Güter, insbesondere Kohle, hat eine rege Belebung

[1]) Laufwerk = nicht speicherfähige Wasserkraftanlage, bei welcher die natürliche Wasserführung im Ober- und Unterwasser erhalten bleiben muß.

der Kanäle mit Getreidetransporten die Wirkung, daß die Kanalabgaben und Schlepplöhne bedeutend niedriger gehalten werden können, als wenn der Kanalverkehr sich lediglich auf geringwertige Güter beschränken muß. Mit der Niedrighaltung von Kanalabgaben und Schlepplöhnen gehen aber niedrigere Kohlenfrachten und damit auch Kohlenpreise Hand in Hand. Für alle übrigen auf dem Kanal beförderten Güter gilt das gleiche.

Die Öffentlichkeit hat somit ein dringendes Interesse daran, daß für die Einfuhr von Getreide der Devisen sparende und den Kohlen usw. Preis verbilligende Weg über die deutschen Nordseehäfen bis zu deren Aufnahmefähigkeit ausgenutzt wird. Über die dem Rhein zugeteilte Menge von 30 Prozent dürfte im allgemeinen Interesse keinesfalls hinausgegangen werden, so sehr auch den Rheinreedern nach ihrer Belastung durch den Friedensvertrag eine bevorzugte Behandlung zu gönnen wäre.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Ablenkung des Verkehrs von Basel und der Rheinlinie. Eine telegraphische Mitteilung aus Paris teilte am 10. September der schweizerischen Presse mit, daß der bekannte Lyoner Bürgermeister und Deputierte von einem Besuch in Genf zurückgekommen und einem Vertreter der Presse erzählt habe, er habe in Genf über „die Möglichkeit eines Abkommens verhandelt, das Lyon einen Teil des Handelsverkehrs zufließen lassen würde, der sich bisher in der Hauptsache zwischen Deutschland und der Schweiz abwickelte." Leider wird in der Meldung nicht näher ausgeführt, wie sich Herr Herriot diese Ablenkung schweizerischen Transits von der bisherigen Verkehrslinie denkt. Aber in Basel tut man gut, der Meldung die größte Beachtung zu schenken, denn es kann sich doch nur um zwei Möglichkeiten handeln, die sich beide gegen Basel als Eingangstor der Schweiz wenden. Es kann die Sache so gemeint sein, daß schweizerische Seegüter, die bisher über Antwerpen, Rotterdam oder Hamburg via Rhein oder Bahn bei Basel in die Schweiz kamen, zum Teil über Marseille—Lyon nach der Schweiz befördert werden, und in diesem Falle interessiert das Vorgehen des Lyoner Bürgermeisters nicht nur die Schweiz, sondern in hohem Maße auch die genannten nordischen Häfen. Es kann aber anderseits auch so gemeint sein, daß für Italien bestimmte Rheingüter in Straßburg in Kanalschiffe umgeladen und den Weg über den Rhein—Rhone-Kanal und Lyon suchen. In diesem Falle wäre an der Sache in erster Linie die Gotthardbahn interessiert. Daß es sich aber nicht um diesen zweiten Fall handeln kann, geht aus einer Meldung des Pariser „Matin" hervor, in welcher die Absichten Herriots mit weniger Zurückhaltung vorgelegt werden. Es heißt darin u. a.: „Herriot hat den Pressevertretern erklärt: Wir haben in Genf die Mittel geprüft, die uns gestatten, den Verkehr der französischen Schweiz, der schon zu lange nach den rheinischen Gebieten tendiert, über Lyon zu leiten. Um ein Übereinkommen und ein gemeinsames Programm aufzustellen, wurde beschlossen, auf den 12. Oktober „die Behörden der hauptsächlichsten schweizerischen und französischen Städte im Gebiete des Genfer Sees und der Rhône zu einer Besprechung nach Genf einzuladen". Nach einer weiteren Meldung der Pariser „Lanterne" soll Herriot sogar bereits die Entwürfe zu einem Abkommen in Genf vorgelegt haben. Wie allerdings diese Umleitung eines Teiles des schweizerischen Verkehrs von den bisher benützten Bahn- und Wasserwegen vor sich gehen soll, ist nicht zu ergründen und wird wohl auch nur möglich sein, wenn die Handelsleute der welschen Schweiz darauf verzichten, für ihre Güter die billigere Reiseroute zu wählen. Über Marseille und Lyon gehen ja selbstverständlich heute schon ansehnliche Gütermengen, aber die Tarife für Schwer- und Massengüter können nicht in Wettbewerb treten mit den Tarifen der Rheinlinie, namentlich nicht, wenn die Güter zum Teil auf der Rhone-Wasserstraße befördert werden sollen, wobei ein zweimaliges Umladen vom Seeschiff in den Rhonekahn und von diesem in Lyon auf die Bahnwagen noch dazu die Speditionskosten wesentlich erhöhen würde. Der Umlad vom Seeschiff auf die Bahn schon in Marseille kann aber auch nicht wirtschaftlicher sein, denn die Bahntarife Marseille—Lausanne sind immer noch höher als die Rheintarife, und es kann nach den bisherigen Erfahrungen auch nicht angenommen werden, daß die P. L. M.-Bahn Ausnahmetarife einführt, die unter dem Gestehungspreis stehen würden. Man darf, also namentlich in Basel, auf die Vorschläge Herriots gespannt sein.

V. K.

Der Ausbau der Rheinstrecke Basel—Bodensee. Anfangs August tagte in Heidelberg nach einem Bericht des schweizerischen Konsulats in Mannheim die badisch-schweizerische Kommission für den Ausbau des Oberrheins zwischen Basel und dem Bodensee. Die Verhandlungen bezogen sich hauptsächlich auf die Feststellung der Verleihungsurkunden für die Rheinkraftwerke bei Niederschwörstadt, Dogern und Rekingen, für welche das wasserpolizeiliche Verfahren bereits im Gange ist. Der Inhalt dieser Urkunden wurde sowohl im Schoße der Kommission, als auch mit den Vertretern der Gesuchssteller eingehend erörtert, wobei sich weitgehende Übereinstimmung ergab. Nur noch wenige Einzelfragen bedürfen einer weiteren Abklärung. Die Grundlagen für die Finanzierung der genannten Rheinkraftwerke und Bearbeitung der einzelnen Entwürfe sind nunmehr gegeben. Außerdem befaßte sich die Kommission noch mit der Frage der Schiffbarmachung des Oberrheins zwischen Basel und dem Bodensee und mit der Frage der Bodenseeregulierung hierzu. Ein eingehender Vorschlag für die an die künftige Schiffahrtsstraße zu stellenden Anforderungen ist von badischer Seite ausgearbeitet und der Kommission vorgelegt worden. Nach den in der dritten Sitzung der badisch-schweizerischen Kommission im Frühjahr d. J. getroffenen Vereinbarungen muß der Entwurf für die Schiffbarmachung von Baden angefertigt werden, wobei die vorbereitenden Arbeiten für die Strecke oberhalb Eglisau vom Nordostschweizerischen Verband ausgeführt werden sollen. Den Plan für die Bodensee-Regulierung wird die Schweiz aufstellen. In einem Nachtrag zum badischen Staatsvoranschlag hat das badische Ministerium 2 Millionen Mark als erste Rate auf die auf das Land Baden entfallenden Gesamtkosten von 3,75 Millionen für die Herstellung des Planes des Kostenanschlages und der Wirtschaftlichkeitsberechnung angefordert und bewilligt erhalten.

V. K.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Im Gebiete der Zechen des Ruhrbezirks hat der bereits in der Vorwoche einsetzende Rückgang in der Kohlenverfrachtung in östlicher Richtung auch in der Berichtswoche auch noch angehalten. Das Einlegen der Überschichten zur Erzielung einer größeren Kohlenförderung hat der Kanalschiffahrt für den Ostversand bisher noch keine Vorteile gebracht. Die Verfrachtung aus dem Zechengebiete nach Westen zum Rhein und mit der Eisenbahn, die noch die geforderte Anzahl Leerwagen in Höhe von 21—22 000 stellen kann, ist wesentlich besser. Die leer eingegangenen Kähne konnten in den Zechen- und Kohlenhäfen beladen zurückgeschleppt werden, so daß kaum eine Leeransammlung vor Schleuse 7 stattfand. Wenn die Verladungsverhältnisse so bleiben, dürften bald die Ansammlungen von leeren Kähnen wieder beginnen. Der Schleppbetrieb arbeitete bei dem mäßigen Verkehr prompt. Der Versand von Produkten der Eisenindustrie über die Kanäle bewegte sich in bescheidenen Grenzen.

Der ungünstige Kohlenversand zur See wirkte naturgemäß auch lähmend auf die Gütereinfuhr von See in den Industriebezirk. In Emden war infolgedessen der zur Verfügung stehende Kahnraum knapp, so daß ein Teil der eingegangenen Gütermengen nicht wasserseitig übernommen und verfrachtet werden konnte; teilweise mußte die Eisenbahn Erz und englische Kohle den Empfangsstätten zuführen. Die Umschlagsvorrichtungen konnten daher in manchen Häfen nicht voll beschäftigt werden; auch ging die Güterbewegung über die Hafen- und Kleinbahnen etwas zurück.

Die Güterzufuhr von See an schwedischem Eisenerz, englischen Kohlen und an Getreide war in der Berichtszeit durchweg gut. Der knappe Leerraum in Emden verhinderte nur die volle Übernahme der Güter auf Kanalkähne. Bei den gegenwärtig hohen Unkosten ist es für die Schiffahrttreibenden unlohnend, für die Übernahme und Verfrachtung von Kohlen und Erz leere Schiffe aus dem Ruhrbezirk zur Wasserkante fahren zu lassen. Sobald die Kohlenzufuhr aus dem Ruhrbezirk sich bessert, dürfte für die Erz- und Kohlenförderung von See zum Industriebezirk genügend Leerraum in Emden vorhanden sein. Man nimmt in Interessentenkreisen an, daß durch die eingelegten Überschichten die Kohlenförderung sich nach und nach so heben wird, daß auch in dem Kohlenversand über die Kanäle zum Osten bald eine Besserung eintritt.

Der Güterversand von der Weser und aus Hannover zum Westen über die Kanäle hat sich wieder etwas gebessert; auch der Zementumschlag über die Wasserwege hat wieder langsam eingesetzt.

Mit Beginn des nächsten Monats erfährt die Kanalschiffahrt und die Güterverfrachtung eine nicht unwesentliche Mehrbelastung durch Erhöhung der Hafenabgaben und der Gebühren für die Schiffsentlastung, sowie der Tarife der Hafen- und Kleinbahnen, der Schlepplohn- und Zuschlagserhöhungen um 50 Prozent, der evtl. Kanalabgaben und der Steigerung der Löhne. Die Spanne zwischen Kanal- und Rheinlöhnen, sowie der Schleppamtsbezahlung der Angestellten ist durch Schiedsspruch auf durchweg 400 M. pro Woche erhöht worden. Wie sich die Lohnverhältnisse in den beiden Gebieten demnächst gestalten werden, dürften die baldigen Verhandlungen zwischen Vertretern des Arbeitgeberverbandes und der beiden Arbeitnehmerverbände ergeben.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.	
Dortmund	47 (29)	45 (32)	92 (61)	20 (20)	1 (1)	
Hamm i. W.	20 (13)	15 (15)	35 (28)	19 (13)	1 (2)	
Münster i. W.	30 (—)	32 (—)	62 (—)	30 (—)	3 (—)	
Wanne-West: Kohlenumschlag				33344	(33788)	t
Ost: Umschlag auf Schiff				1855	(360)	t
Umschlag von Schiff				1855	(300)	t
Zufuhr von Eisenbahn				977	(1465)	t
Abfuhr zur Eisenbahn				2101	(2537)	t
Unser Fritz: Kohlen- und Koksumschlag				5588	(6742)	t
Hafen Nordstern: Kohlenumschlag				6945	(6180)	t

Schleuse Münster:

Südl. Richt.: 45 (—) Schleppzüge mit 107 (—) beladenen Kähnen mit 53563 (—) t. Nördl. östl. Richt.: 40 (—) Schleppzüge mit 126 (—) beladenen Kähnen mit 59784 (—) t.

Dortmund, 27. September. In der Berichtswoche waren Verkehr und Güterumschlag in den Häfen wieder etwas besser. Eine Zunahme ist allerdings nur in der Gütereinfuhr zu verzeichnen; die Ausfuhr von hier bewegte sich in mäßigen Grenzen. Die Umschlagsbetriebe konnten wieder besser beschäftigt werden, und auch der Verkehr auf Hafen- und Kleinbahn zeigte eine Zunahme. Insgesamt verkehrten in den Häfen 92 (61) Schiffe, von denen 47 (29) ein- und 45 (32) ausgelaufen sind. Beladen gingen 33 (20) Kähne mit vornehmlich Eisenerz und Getreide ein. Ausgefahren sind in derselben Zeit 1 (1) beladenes Schiff sowie 31 (24) leere Kähne und 13 (7) Schleppdampfer.

Hamm, 27. September. In der Berichtswoche sind 19 (13) beladene Schiffe mit zusammen 9233 (6569) t Kohlen, Roggen und Eisenknüppel und ein (1) leeres Schiff angekommen. Abgeschleppt sind 14 (13) leere Schiffe und 1 (2) Schiff mit 205 (541) t Eichenstammholz (Weizen). Umgeschlagen wurden vom Wasser insgesamt 7807 (7194) t Kohlen, Eisenknüppel und Getreide. Zum Wasser gingen insgesamt 855 (130) t Holz, Kohlen, Weizen und Zement (Eichenstammholz).

Münster, 27. September. Der Verkehr im Hafen in der Berichtswoche war folgender: Eingang: 30 Kähne mit 4317 t Kohlen, 33 177 t Holz, 35 617 t Weizen, 6407 t Roggen. Ausgang: 29 leere und 3 beladene Kähne mit 20 587 t Weizen.

Schleuse Münster, 27. September. In südlicher Richtung fuhren 45 Schleppzüge mit 47 leeren und 107 beladenen Kähnen mit insgesamt 53 563 t. In nordöstlicher Richtung fuhren 40 Schleppzüge mit 4 leeren und 126 beladenen Kähnen mit zusammen 59 784 t.

Herne, 27. September. In der Berichtswoche ließ die Kohlenverladung an den hiesigen Zechen im Verhältnis zu den Vorwochen bedeutend nach. Auch die Verfügungen des Kohlensyndikats ließen bedeutend nach, so daß die Ansammlung von leeren Kähnen an Schleuse 7 schon wieder beginnt. Schleusenverkehr und Schleppbetrieb ließen nichts zu wünschen übrig und entstanden dadurch keine Verzögerungen.

Wanne, 27. September. Der Umschlag im Westhafen zeigte das Bild der Vorwoche. Umgeschlagen wurden 33 344 (33 788) t. Im Osthafen wurden 1885 (300) t Getreide gelöscht. Der Verkehr über die Reichsbahn war im Verhältnis zu den Vorwochen schwach. Eingang 977 (1365) t, Ausgang 2101 (2537) t.

Zeche Unser Fritz, 27. September. In der Berichtswoche wurden 5588 (6742) t Kohlen umgeschlagen.

Hafen Nordstern, 27. September. In der Berichtswoche wurden 6945 (6180) t umgeschlagen.

c) Süddeutsche Wasserstraßen.

Haftung der Donauschiffahrtsgesellschaften. Wie in der Binnenschiffahrt im allgemeinen war es bisher auch auf der Donau üblich, daß die Schiffahrtsgesellschaften ihre Haftung für das übernommene Frachtgut teils ganz ausschlossen, teils lediglich auf Transportschäden beschränkten. Die kartellierten Donauschiffahrtsgesellschaften (Bayerischer Lloyd Schiffahrts-A.-G. Regensburg, Süddeutsche Donaudampfschiffahrtsgesellschaft Wien, Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft Wien, Cechoslowakische Staatliche Donauschiffahrt, Bratislava, Kgl. Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. Budapest, Flußschiffahrts-Syndikat S. H. S. Belgrad) sind nunmehr dazu übergegangen, die Haftung gegen Verlust, Beschädigung und Minderung nahezu hinsichtlich aller dem Frachtgute drohenden Gefahren (außer solchen aus höherer Gewalt, eigentümlicher Beschaffenheit des Gutes, Selbstverschulden des Absenders oder Empfängers und ähnliche) zu übernehmen. Sie erheben zu diesem Zwecke ab 10. September 1922 neben den Frachtgebühren und tariflichen Nebengebühren Haftungszuschläge auf das Frachtgut und leisten dafür dem Verfrachter Ersatz bis zum vollen Markt- bzw. Börsenwert am Aufgabetage und Aufgabeorte, eventuell zuzüglich eines Gewinnentganges von 15 Prozent dieses Wertes.

Die Haftungszuschläge sind in Anlehnung an den Wert der einzelnen Warengattungen erstellt, werden aber zur betrieblichen Vereinfachung nach dem auf volle 10 Kilogramm aufgerundeten Gewicht der Ware (mindestens für 30 Kilogramm) eingehoben, so daß der Verfrachter von der Notwendigkeit der Wertangabe entbunden ist. Neben dem Gewicht kommt für die Berechnung der Haftungszuschläge die Länge der auf dem Wasserwege zurückgelegten Strecke und die Art des Frachtgutes in Betracht. In letzterer Beziehung werden die Frachtgüter in sieben Zuschlagsgruppen eingeteilt: in Gruppe 1 fällt eine Reihe besonders hochwertiger Güter, in die Gruppen 2, 3, 4, 5 und 7 fallen mit einigen Ausnahmen diejenigen Güter, die hinsichtlich der Frachtberechnung nach den (Donau-)Güterklassen I, II, A, B und C tarifieren, während in Gruppe 6 Kohle und alle Artikel der Post K 23 des Gütertarifes der Gesellschaften gehören. (Kostbarkeiten, Edelmetalle, Wertsachen und Waren mit Liebhaber- oder besonderem Kunstwerte werden nur nach fallweisem Übereinkommen über Frachtsätze und Haftung zum Transport übernommen.) Die Haftungszuschläge sind in den Währungen der sieben Donauuferstaaten erstellt und werden in der gleichen Währung wie die zur Anwendung kommenden Frachtsätze berechnet und eingehoben.

Die vorgenannten Donaudampfschiffahrts-Gesellschaften haben bei Erstellung der neu zur Einführung gelangenden Haftungszuschläge im Zusammenhange mit den Frachtsätzen die Bahnkonkurrenz berücksichtigt, so daß der Donauwasserweg gegenüber dem Bahnwege nicht nur niedrigere Frachtsätze, sondern von jetzt ab auch die weitgehende Garantie für das Frachtgut voraus hat und dadurch den Verfrachtern bedeutende Vorteile bietet. München-Augsburger Abend-Zeitung.

d) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Hannover, 27. September. In der Berichtswoche sind eingegangen: 37 Kähne mit 20 010 To. Ladung. Die Ladung bestand in der Hauptsache aus Kohlen. Ausgegangen sind 41 Kähne mit 10 347 To. (Abbrände) Ladung. Die Umschlagsbetriebe waren normal beschäftigt.

Emden, 27. September. In der Berichtswoche trafen hier etwa 19 000 t Eisenerze, von Skandinavien etwa 6000 t englische Kohlen und etwa 8000 t Weizen von Nordamerika ein. Die Kahnraumgestellung war etwas besser als in der Vorwoche, wenn derselbe auch noch nicht ausreicht, die angekommenen Dampfer restlos zu bedienen. Seewärts wurden 8000 t Reparationskohlen, 450 t Kohlen nach deutschen Ostseehäfen und 850 t Eisenerze nach der Ostsee ausgeführt.

Bremen, 27. September. In der Berichtswoche ist ein reichlicher Eingang von Frachten sowohl für Oberweser-, als auch Kanal- und Rheinplätzen zu verzeichnen. Die Einfuhgüter bestanden im wesentlichen aus Getreide. Entsprechend den großen Einfuhrmengen ist die Nachfrage nach Kahnraum sehr groß. Die Zuteilung von Kohlen durch das Kohlensyndikat nach Weserplätzen war ausreichend, so daß die Kähne prompt im Industriegebiet wieder beladen wurden. Der Wasserstand auf der Weser ist sehr gut.

e) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.

für die Woche vom 16. bis 22. September 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte

Schiffsfrachten in Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	485,—	479,	—	645,—	639,—	720,—	714,—	—
b) Unterspree	522,—	—	—	682,—	—	757,—	—	—
2. Rohzucker in Säcken	—	485,—	747,—	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer Beladung unter	1,40 m
20 %	„ „ „ „	1,30 „
30 %	„ „ „ „	1,20 „
40 %	„ „ „ „	1,10 „
50 %	„ „ „ „	1,00 „

Der Wasserstand der Oder hat in der Berichtswoche wenigstens keinen Rückgang erfahren.

Infolge der unglücklichen Eisenbahnverhältnisse in Polnisch-Oberschlesien war der Kohlenumschlag in den oberen Häfen in der Berichtswoche noch geringer als in der Vorwoche. Er betrug noch nicht 27000 t, während an Erzen etwas über 4000 t zur Ausladung gelangten.

Die Breslauer Schleusen passierten in der Berichtswoche: beladene Fahrzeuge zu Berg 68, leere 49
„ „ „ Tal 134, „ 3.

In Stettin ist die Lage unverändert. Auch das Hamburger Geschäft war in der Berichtswoche ganz schwach.

Wasserstände:

Ratibor	am 16. 9. 22 = 1,44 m	am 22. 9. 22 = 1,42 m
Ransern	„ 16. 9. 22 = 2,44 m	„ 22. 9. 22 = 2,10 m
Glatz	„ 16. 9. 22 = +0,01 m	„ 22. 9. 22 = +0,10 m

g) Ausland.

Die französische transkontinentale Wasserstraße Nantes—Basel. Immer wieder tauchen in Frankreich neue Projekte auf für eine Wasserstraßenverbindung von der französischen atlantischen Küste nach dem Rhein; einmal soll Rouen und Havre direkt mit dem Rhein bei Straßburg verbunden werden und dann wird wieder das Hauptgewicht auf eine Wasserstraßenverbindung von Nantes—St. Nazaire nach Basel gelegt. Ohne Zweifel tendieren diese Projekte und Wünsche auf eine Ablenkung des zentraleuropäischen Seeverkehrs von der Rheinlinie und seinen Mündungshäfen nach den französischen Strömen und ihren Mündungshäfen am atlantischen Ozean. Mit einem großzügigen Projekt ist dieser Tage in einer großen Versammlung in Tours der Graf von Bresson an die Rampen getreten. Er betonte in seinen Erläuterungen, daß es unsinnig sei, immer wieder mit kleineren Krediten von neuem anzusetzen, um mittelmäßige und problematische Erfolge zu erzielen. Man müsse im Gegenteil einmal ein großzügiges Projekt aufstellen und es unter Aufwendung einer großen Summe auch durchsetzen. Dieses Projekt bestehe in der Erstellung eines leistungsfähigen Großkanals von der Loiremündung nach Basel; dieser Kanal folge einer Linie, die senkrecht zu den Nebenflüssen der Loire auf dem linken Ufer stehe und den bestehenden Loire-Seitenkanal von Nantes nach Briarre ersetze und um 68 km verkürze. Er würde auf dieser Strecke nur 12 Schleusen aufweisen, denn die im Wege liegenden Höhen müßten untertunnelt werden. Dies sei allerdings sehr kostspielig, aber die Mehrkosten würden wettgeschlagen durch die verhältnismäßig billige Benutzung der Flußbette der Sévres, der Vienne, der Indre und des Cher auf einer Länge von 130 km. Der Panamakanal, so führte der Graf von Bresson aus, übt eine starke Verkehrswirkung auf die europäische Westküste aus, so daß über kurz oder lang ein europäischer Hafen erbaut werden muß, in den alle Verkehrszuflüsse des ganzen Kontinentes einmünden werden. Hierfür komme nur Nantes in Betracht oder besser die Loiremündung, die in ihrer ganzen Ausdehnung zu einem großen und tiefen Hafen umgebaut werden müsse. Leider hat sich aber seither bei der Seeschiffahrt die Gewohnheit verankert, auch in Antwerpen, Rotterdam, Hamburg und anderen Häfen Gütertransporte zu tätigen, und mit diesem Umstande wird der kühne Projektverfasser eben auch rechnen müssen.

V. K.

Vereinsnachrichten

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Aus verwandten Vereinen.

Der Rheinschiffahrtstag 1922.

Unter großer Beteiligung der Vertreter der rheinischen Schiffahrt und ihrer Häfen, der Industrie und des Handels aus allen deutschen und nichtdeutschen Rheinuferstaaten fand auf Einladung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 16. d. M. der diesjährige Rheinschiffahrtstag statt. Die Reichsregierung sowie die Regierungen der rheinischen Länder hatten aus den zuständigen Ministerien und höheren Verwaltungsbehörden angesichts der Bedeutung der Tagung ihre Vertreter entsandt. Es waren erschienen: Minister Remmele und Oberregierungsrat Kohlmeier vom Ministerium des Innern, Karlsruhe, Oberregierungsrat Dr. v. Bayer-Ehrenberg vom Badischen Arbeitsministerium, Karlsruhe, Generalsekretär Hostie von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Straßburg, Ministerialrat Baur vom Reichsverkehrsministerium, Berlin, Präsident Dr. Kautz vom Reichsministerium für Wiederaufbau, Berlin, Assessor Lehmacher vom Reichsministerium des Innern, Berlin, Geheimrat Brocht, Reichskohlenkommissar, Berlin, Se. Exzellenz Peters vom Preußischen Handelsministerium, Berlin, Dr. Kranzbühler, Hessischer Staatskommissar, Mainz, Oberbaurat Ickes vom Hessischen Finanzministerium, Darmstadt, Oberbaurat Spieß von der Badischen Wasser- und Straßenbaudirektion, Karlsruhe, Strombaudirektor Langen, Reg.- und Baurat Kaufnicht von der Rheinstrombauverwaltung Koblenz, Rheinschiffahrtsinspektor Degener, Koblenz, Handelskammerpräsident Lenel, Direktor Knecht und Syndikus Dr. Blaustein von der Handelskammer Mannheim, Oberbaurat Stelkens, Koblenz, Oberbaurat a. D. Kupferschmidt, Karlsruhe, Direktor Dr. Bartsch, Wirtschaftlicher Beirat der Stadt Mannheim.

Der Vorsitzende des Vereins, Kommerzienrat Gustav Stinnes, Mülheim a. Ruhr, wies bei der Begrüßung der Kongreßteilnehmer auf die schwierigen Verhältnisse hin, unter denen z. Zt. alle Rheinuferstaaten von Holland bis zur Schweiz leiden, insbesondere auf die infolge der außenpolitischen Verhältnisse geschaffene überaus ernste Lage in Deutschland. Der Kaufmann und Reeder dürfe aber in dieser Zeit, in der die hohe und niedere Politik die wirtschaftlichen Lebensinteressen der Völker vielfach zu ihrem Schaden zu überwuchern und die berechtigten wirtschaftlichen Interessen wichtiger Gewerbezweige zu unterdrücken drohen, trotz allem nicht bei Seite stehen und nicht darauf verzichten, die allgemeinen Interessen seines Gewerbes, die mit denen des öffentlichen Wohls gleichbedeutend seien, zu vertreten und unermüdlich und nachdrücklichst zur Geltung zu bringen. Das gelte auch von großen Interessen des Rheinverkehrs, deren Bedeutung nicht nur für den Nieder- und Oberrhein, namentlich für die Kohlenversorgung Süddeutschlands bekannt sei, sondern bei denen es sich um das große Interesse des internationalen Güteraustausches handelt.

Im Verlauf der Tagung nahm sodann das Mitglied des Reichswirtschaftsrates, Dr. Schmitz-Duisburg, das Wort zu näheren Ausführungen über die wirtschaftspolitischen Zeitfragen des Rheinverkehrs. Gestützt auf umfassende Erfahrungen durch das Zusammenarbeiten mit den Privatbetrieben der Schiffahrt und des Hafenwesens sowie mit den Behörden aller Rheinuferstaaten fanden die Ausführungen des Redners das lebhafteste Interesse. Unter den Fragen, die den Bereich der auswärtigen Politik und der Durchführung des Friedensvertrags angehören, sei, wie der Vortragende ausführt, die in diesem Jahr erledigte Abgabe von Rheinschiffen an Belgien und Frankreich zu nennen. Außer wertvollen Landanlagen in fast allen Rheinhäfen sei insgesamt eine Flotte von rund 350 Fahrzeugen = nahezu 500 000 t Binnenschiffsraum aus dem Rheingebiet von deutschen Betrieben an Frankreich und Belgien abgegeben. Gegenüber dem Gerede von dem „nicht guten Willen Deutschlands" erscheint aus den Ausführungen bemerkenswert, daß seitens der Vertreter der Behörden und der privaten Betriebe bei der Durchführung dieser überaus mühsamen Abgabe in jeder Hinsicht nach dem Vertrag und loyal verfahren wurde, wie auch jetzt der größte Teil der abgegebenen Flotte unter französischer Flagge von fast ausschließlich deutschem Schiffspersonal auf dem Rhein bedient wird. Ein schweres Unrecht gegen den Rhein und die Enteigneten sei es, daß die Entschädigung kaum ausreiche, ein Drittel der abgegebenen Tonnage wieder aufzubauen. Von besonderer Bedeutung sei ferner für das ganze rheinische Wirtschaftsleben die eingeleitete und namentlich in der Sitzung der Zentralkommission Ende d. J. weiter zu behandelnde Revision der Rheinakte. Unter den innerpolitischen Fragen des rheinischen Wirtschaftslebens wies der Redner auf das gerade mit Rücksicht auf das Rheingebiet beklagenswerte Bestreben amtlicher und privater Stellen zur Ablenkung des Verkehrs vom Rhein hin, eine Politik, die umso unverständlicher sei, als der Rheinverkehr in den Jahren nach dem Kriege bis in die neueste Zeit kaum die Hälfte des Friedensumfangs beträgt und dieser Verkehrsrückgang naturgemäß mit schweren wirtschaftlichen Schäden sowohl für die rheinische Schiffahrt wie für die Häfen, die alle mit Fehlbeträgen arbeiten, wie auch für die rheinische Industrie, die in den Hafengebieten angesiedelt ist, verbunden sei. Der Redner bat die anwesenden Vertreter der Regierungen, auf diese Tatsache ihr Augenmerk zu lenken und insbesondere zu helfen, daß die für die Binnenschiffahrt schädigenden Wirkungen des Eisenbahntarifstaffelsystems durch die baldige Einführung von Wasserumschlagstarifen beseitigt würden.

Nach eingehender Darlegung der nahezu zweijährigen Bemühungen um die Einführung derartiger Eisenbahntarife wandte sich der Redner zu der Frage der Vertretung der Binnenschiffahrt im Reichseisenbahnrat sowie zur Errichtung der neuen Wasserstraßenbeiräte, bei deren Zusammensetzung allgemein die tatsächliche Gliederung der verschiedenen wirtschaftlichen Gruppen des Wasserstraßenverkehrs entsprechend ihrer wirklichen Bedeutung zum Ausdruck kommen müsse; insbesondere müsse der Fehler vermieden werden, daß dem Rheingebiet, in dem über die Hälfte der deutschen Wasserstraßentransporte bewältigt würden, im Reichswasserstraßenbeirat eine wesentlich geringere Vertretung, als seiner Bedeutung entspricht, zuteil werde. Viel sei noch für den Ausbau der Beiräte in den Hafenverwaltungen der großen Binnenhäfen zu tun, in denen auffallend häufig eine angemessene Vertretung der in den Hafengebieten angesiedelten Firmen zu vermissen sei. Endlich wandte sich der Redner in ernstesten Ausführungen dem schweren Fehler zu, den der Deutsche Transportarbeiter-Verband im Juli und August ds. Js. bei der Unterstützung des holländischen Rheinschifferstreiks unter schwerer Schädigung der westdeutschen Wirtschaftsinteressen begangen hat, ohne daß dieser Streik nach mehrwöchentlicher Dauer auch nur den geringsten Erfolg für die Arbeitnehmer gehabt hat. War schon an sich auffallend, daß der Streik der holländischen Rheinschiffer, dem mit Rücksicht auf den Hafen Rotterdam auch für Deutschland, insbesondere Westdeutschland, große Bedeutung innewohnt, keinerlei Unterstützung von holländischen Arbeitnehmergruppen, sogar nicht einmal von Gruppen des dortigen Transportarbeiter-Verbandes,

fand, so muß es um so unverantwortlicher erscheinen, als die deutschen Rheinschiffsmannschaften sich zu Sympathiemaßnahmen verpflichtet fühlten, die zu den schwersten Störungen des ganzen Rheinverkehrs geführt haben. Der Redner gab die Anregung, die Frage zu prüfen, ob nicht für die Zukunft Maßnahmen zu treffen seien, die die Stillegung der für den Rheinverkehr lebenswichtigen Betriebe durch Streik oder Aussperrung vor Erschöpfung aller Verhandlungsmöglichkeiten verhindern.

Besonders lebhaften Beifall fanden die Schlußworte des Vortragenden, in denen er ausführte: „Wir gebrauchen aber für unsere Arbeiten eines: Das höchste Gesetz für die Rheinschiffahrt aller Uferstaaten und damit eine der wichtigsten Grundlagen unseres Gewerbes ist die internationale Rheinakte. Sie stellt für die Schiffahrt den Grundsatz der Freiheit auf und sichert diesen Grundsatz durch eine Reihe von Vorschriften. Sie werden beobachtet haben, wie die Arbeit des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen immer und immer wieder durchdrungen wird von dem Bestreben, in der Praxis des täglichen Betriebes diesen Grundsatz und seine Sicherungsvorschriften zu schützen. Freiheit, getragen von Pflichterfüllung und geschützt durch eine gerechte Ordnung, ist das Lebenselement und die Forderung eines jeden selbstbewußten Staatsbürgers, gleichviel welcher Nationalität, auch der Staatsbürger aller Rheinuferstaaten, und so wird es sicher richtig verstanden werden, wenn wir uns gerade in diesem Kreise und in dieser Zeit, sowohl nach außen gegenüber der Forderung nach „produktiven Pfändern" wie nach innen gegenüber dem Bestreben nach einseitiger Klassenherrschaft und Arbeiterdiktatur zum Grundsatz der Freiheit bekennen mit dem alten Volkswort von Mülheim an der Ruhr: „Lewer dot als Sklav!"

Anschließend ergriff Dr.-Ing. Foerster das Wort zu einem Vortrage „Aufgaben der schiffsbautechnischen Forschung im Gebiete der Binnenschiffahrt".

Dr. Foerster kennzeichnete in knappen Umrissen, durch Lichtbilder unterstützt, Zweck, Herkunft, Methoden und Mittel der experimentellen Technik im Schiffbau, deren Verdienste und Bedeutung er — mindestens in der Seeschiffahrt — als durchaus entscheidend für die bis jetzt erzielten Geschwindigkeiten und deren wirtschaftliche Erreichung bewertete. Dann wurde die Wirkung beschränkter Wassertiefen auf den Kraftbedarf an Hand entsprechenden Materials gezeigt und darauf hingewiesen, daß die konstruktiven Aufgaben der Schiffsform ebenso wie die des Antriebs, in der Binnenschiffahrt noch ein überaus dankbares Arbeitsfeld für die experimentelle Technik böten. Für die planmäßige Ausnutzung dieser Möglichkeiten sind erst in neuerer Zeit diejenigen Fortschritte gemacht worden, die notwendig waren, um zuverlässige Ermittlungen unter Herstellung maßstäblich richtiger Fluß- und Kanalquerschnitte zu machen. Hierzu gehört auch der wirklichkeitsrechte Innenantrieb der Modelle und der Übergang zu größeren Modellmaßstäben der Schiffskörper und Schrauben. Unter entscheidender Berücksichtigung dieser fortschrittlichen Voraussetzungen erfolgte die Dimensionierung der größten und neuesten Versuchsanstalt der Welt, die in Hamburg kurz vor dem Kriege gebaut worden ist und vor vier Jahren in regelmäßigen Betrieb kam. Nach einigen, die Arbeits- und Existenzgrundlagen dieser Anstalt kennzeichnenden Darlegungen ging Dr. Foerster näher auf die technischen Aufgaben und Möglichkeiten ein, welche heute für den Konstrukteur und die experimentelle Technik bestehen, um weitere Verbesserungen des wirtschaftlichen Betriebes der Schleppdampfer und Kähne zu erzielen.

Die Hafenbautechnische Gesellschaft hat ihre diesjährige Hauptversammlung am 7. d. Mts. in Stettin abgehalten, und zwar unter sehr zahlreicher Beteiligung aus allen Teilen des Reiches, aus Memel, Danzig, den baltischen und skandinavischen Ostseestaaten. Auf einem von der Stadt Stettin veranstalteten Begrüßungsabend begrüßte Oberbürgermeister Dr. Ackermann die Teilnehmer und am nächsten Vormittag eröffnete Oberbaudirektor Wendemuth die Hauptversammlung. Von den anwesenden Vertretern der Behörden sprach zunächst in Vertretung des Reichsverkehrsministers der Ministerialdirektor Krause und betonte die Wichtigkeit einer Umgestaltung der Stettiner Bahnhofsanlagen für die Hafenprojekte der Stadt. Oberpräsident v. Hohenhorst übermittelte die Grüße und guten Wünsche des Oberpräsidenten von Pommern, Kommerzienrat Manasse diejenigen der Stettiner Kaufmannschaft. Alsdann hielt der Direktor der Oderwerke, Landrat a. D. Dr. Tewaag, einen großangelegten Vortrag über „Das Wirtschaftsgebiet der Ostsee", in welchem er von der geschichtlichen Entwicklung des Ostseehandels ausging, die Schwierigkeiten der Gegenwart beleuchtete und darauf hinwies, daß die Zukunft der deutschen Ostseehäfen auf den Wäldern und Erzgruben Schwedens, auf den Wäldern Finnlands und Rußlands, sowie auf den Fertigfabrikaten Deutschlands beruhen werde. Nach ihm gab Professor Jacoby aus Riga eine ausführliche Beschreibung der Hafenanlagen von Libau, Windau, Riga und Reval. Nach einer Frühstückspause folgte der Vortrag des Stadtbaurats Fabricius-Stettin über „Bebauungspläne für Seehäfen"; er gab dafür die wesentlichsten Richtlinien an. Daran schloß sich ein Vortrag des Magistratsbaurats Waeser-Frankfurt a. M. über die „Technischen Einrichtungen und die wirtschaftliche Stellung der Hafenbahnen", worauf sich eine lebhafte Aussprache entwickelte. Man war der Ansicht, daß sich angesichts der Ungleichmäßigkeit in der Behandlung der Hafenbahnen alle deutschen Hafenstädte in einem Verbande zusammenschließen sollten, um ihre Interessen wirksamer vertreten zu können.

Das gemeinschaftliche Abendessen bot allen Teilnehmern die willkommene Gelegenheit, persönliche Beziehungen zu pflegen und in gegenseitigem Gedankenaustausch die Ziele der Gesellschaft zu fördern. Der nächste Tag war der Besichtigung der Hafenanlagen, der Vulkanwerke und des Werkes Odermünde, der „Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke A.-G." gewidmet. Mit einem Besuch von Swinemünde fand die Veranstaltung ihren Abschluß. Ctg.

Der Hansa-Kanal-Verein Ruhrgebiet e. V., Sitz Essen hielt am 19. September im Essener Handelskammergebäude eine Vorstandssitzung ab, um die allgemeinen Richtlinien für die weitere Tätigkeit des Vereins festzustellen. Es ergab sich die einstimmige, feste Überzeugung aller anwesenden Vorstandsmitglieder, daß der Hansa-Kanal eine Lebensnotwendigkeit für das rheinisch-westfälische Industriegebiet sei und daß darum mit geeigneten Mitteln die Werbetätigkeit, verbunden mit weitgehender Aufklärungsarbeit gegenüber anderen Strömungen, fortgeführt werden müsse. Man war der Auffassung, daß nur der Hansa-Kanal-Gedanke aus den inneren Bedürfnissen sowohl der deutschen Seehäfen wie des Industriegebiets entsprungen ist, mithin vor allem den Interessen der Allgemeinheit gerecht wird. Entgegen neuerlichen Veröffentlichungen des Küstenkanals wurde abermals ausdrücklich festgestellt, daß man dem Küstenkanalprojekt mit entsprechend geringen Größenverhältnissen und entsprechend seinem Ziel der Moorkultivierung, aber auch nur unter diesen Voraussetzungen, nicht im Wege stehen könne, daß aber durch das Küstenkanalprojekt nicht das Kernproblem und Grundbedürfnis gepackt würde — die Schaffung des kürzesten, schnellsten und damit billigsten Verbindungsweges zwischen Industriegebiet und den deutschen Seehäfen. Weil eine günstige Weiterentwicklung unserer Wirtschaft diesen Weg früher oder später braucht, wird der Hansa-Kanal Gestalt gewinnen.

Im weiteren Verlauf der Sitzung wurde die Mitgliedschaft mit anderen großen wirtschaftlichen Verbänden ausgetauscht, um damit eine enge Zusammenarbeit auf breiter Grundlage mit diesen Verbänden zu gewährleisten. Außerdem trat der Hansa-Kanal-Verein Ruhrgebiet dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt bei.

Aus dem geschäftlichen Leben.

Ostsee-Werft, Schiffbau und Maschinenfabrik, A.-G., Frauendorf bei Stettin. Nach 3 619 688 M. Abschreibungen ergab sich für 1921 ein Reingewinn von 592 610 M. Die Dividende beträgt 7 % von 6 000 000 M.

Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffsgesellschaft, Flensburg. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 1. Januar 1921, Gesellschafter: Flensburg-Ekensunder Dampfschiffsgesellschaft A.-G. in Flensburg und Sönderborg Dampskibselskab A.-G. in Sonderburg, vertretungsberechtigt Hermann Bruhn und Heinrich Jacobsen, Prokurist Karl Ehmsen.

Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Mannheim. Bankdirektor Dr. Richard Ladenburg in Mannheim ist aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden.

A.-G. Mainkette, Mainz. Für Ende 1921 ergab sich ein Verlust von 333 889 M.

A.-G. Ems in Emden. Für 1921/22 wurden auf 1 050 000 M. Grundkapital 12 % Dividende gezahlt.

Kölner Reederei A.-G., Köln. Laut Beschluß vom 19. Juli 1922 ist das Grundkapital um 2 000 000 M. zum Nennwerte auf 4 000 000 M. erhöht worden.

Amme, Giesecke & Konegen A.-G., Braunschweig. Laut Beschluß vom 7. August 1922 wurde das Grundkapital um 26 000 000 M., ausgegeben zu 170 %, auf 50 000 000 M. erhöht.

Ostseejachtbau G. m. b. H., Berlin. Gegründet am 15. August 1922 mit 75 000 M. Stammkapital, bei 25 000 M. Sacheinlage. Geschäftsführer: Major a. D. Gerhard Witte.

Kelheimer Schiffbau-Werft, vorm. Johann Halbritter, Kelheim. Die Firma ist erloschen.

Daimler-Motoren-Gesellschaft A.-G., Stuttgart-Untertürkheim. Baurat Paul Daimler ist aus dem Vorstand ausgeschieden.

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn. Seit 1. Januar 1922 Kommanditgesellschaft mit zwei Kommanditisten; persönlich haftende Gesellschafter D. W. Kremer, H. H. F. Kremer, M. R. Kremer; Prokurist Wilhelm Mau.

Nordwestdeutsche Binnenschiffahrts- und Handels-Gesellschaft m. b. H., Hamburg. Gegründet am 8. August 1922 mit 1 000 000 M. Stammkapital; Geschäftsführer Dr. Erich Donner.

R. Wolf A.-G., Magdeburg-Buckau. Für 1921/22 wurden auf 70 000 000 M. Stammaktien 20 % und auf 20 000 000 M. Vorzugsaktien 6 % Dividende gezahlt.

Schiffs- und Maschinenbau-A.-G., Mannheim. Fritz Bröking ist nicht mehr Vorstandsmitglied; Regierungs- und Baurat Dr.-Ing. Wilhelm Teubert ist als solches bestellt.

Brandenburger Motorboots- und Yachtwerft Jahn & Dumpf G. m. b. H., Brandenburg, Havel. Seit 24. Mai 1922 G. m. b. H. mit 650 000 M. Stammkapital bei 200 000 M, Sacheinlage jedes der beiden Gesellschafter; Geschäftsführer Emil Fuchs.

Bavaria Schiffahrts- und Speditions-A.-G., Bamberg. Für 1921 ergab sich nach 237 454 M. Abschreibungen ein Reingewinn von 582 044 M. Die Dividende beträgt 25% von 1 000 000 M.

Speditions- und Elbschiffahrts-Kontor A.-G. vormals C. Fritsche, Schönebeck. Für 1921 wurden aus 2 016 626 M. Reingewinn 8% Dividende auf 3 000 000 M. gezahlt.

A.-G. Reederei Norden-Frisia, Norderney. Das Grundkapital ist um 1 100 000 M. zum Nennwerte erhöht worden.

Hansa-Werft G. m. b. H., Bremerhaven. Das Stammkapital ist um 250 000 M. auf 300 000 M. erhöht worden.

Wilhelm Schröder G. m. b. H., Schiffsbauwerft, Maschinenfabrik, Eisengießerei, Neustrelitz. Gegründet am 28. März 1922 mit 330 000 M. Stammkapital; Geschäftsführer Wilhelm Schröder, Willi Rietsch, Hugo Ehlert.

Potsdamer Dampfschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Potsdam. Gegründet am 7. April 1922 mit 20 000 M. Stammkapital; Geschäftsführer Dr. jur. Fritz Scherler.

Westfälische Transport-A.-G., Dortmund. Nach 1 760 860 M. Abschreibungen verblieb für 1921 ein Reingewinn von 2 195 232 M. Die Dividende beträgt 25%.

Akkumulatoren-Fabrik A.-G., Berlin-Hagen. Der Reingewinn für 1921 ist 6 760 992 M., die Dividende 25% von 20 000 000 M.

Schiffahrts- und Speditions-A.-G. Dameo, Duisburg-Ruhrort. Gegründet am 8. März 1922 mit 3 000 000 M. Grundkapital; Vorstand L. A. van Gunsteren, Hans Schoeffel, Gesamtprokuristen K. Henneken, J. van Kaathoven, H. Siebers.

Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft Übigau A.-G., Dresden. In den Vorstand ist Direktor Gustav Petters eingetreten; J. Th. Ort ist nicht mehr Vorstandsmitglied. Baurat Wilhelm Langenbach hat Prokura.

Rheinschiffahrts-A.-G. Friedrich Asteroth, Koblenz. Das Grundkapital ist um 2 000 000 M. auf 3 000 000 M. erhöht worden.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		6. 9. cm	7. 9. cm	8. 9. cm	9. 9. cm	10. 9. cm	11. 9. cm	12. 9. cm	13. 9. cm	14. 9. cm	15. 9. cm	16. 9. cm	17. 9. cm	18. 9. cm	19. 9. cm	20. 9. cm	cm
Memel	Tilsit	155	154	150	143	141	138	133	130	127	126	126	127	133	—	—	—
Pregel	Insterburg	−18	−23	−32	−35	−30	−42	−39	−34	−38	−32	−38	−35	−42	−36	−32	—
Weichsel	Thorn	46	42	38	36	34	35	38	53	77	—	—	—	—	—	—	—
Oder	Ratibor	105	105	106	106	105	103	100	104	132	162	144	135	124	118	133	—
„	Breslau	−80	−77	−76	−64	−76	−66	−74	−76	−70	−70	−66	−58	−74	−74	−75	—
„	Krossen	63	61	58	55	54	52	50	53	64	66	73	73	71	77	87	—
„	Frankfurt	60	57	66	53	50	49	49	50	48	60	60	80	80	76	77	—
Warthe	Landsberg	45	45	45	41	40	35	35	35	38	38	44	44	43	44	46	—
Netze	Vordamm	60	56	54	51	52	50	50	50	56	65	65	65	61	62	60	—
Elbe	Dresden	-174	-167	-170	166	-149	-157	-153	-146	-118	−99	−32	−55	−77	−96	-102	—
„	Barby	78	71	71	68	65	70	80	88	88	97	149	156	197	200	189	—
„	Magdeburg	71	65	67	64	60	64	68	72	72	71	99	114	126	144	135	—
„	Wittenberge	105	101	92	96	92	92	89	89	97	111	103	111	137	153	175	—
Saale	Grochlitz	94	92	94	—	96	102	108	106	112	128	130	126	128	120	124	—
Havel	Spandau*)	38	38	38	40	34	38	41	40	41	45	48	46	47	48	52	—
„	Rathenow*)	13	11	10	10	10	10	8	8	7	9	8	4	4	1	3	—
Spree	Spremberg*)	72	68	72	75	75	70	75	88	88	114	92	72	95	90	93	—
„	Kersdorf*)	192	192	194	194	196	201	198	195	196	210	208	206	210	212	208	—
Weser	Münden (Hann.)	132	136	133	130	119	128	141	138	139	198	165	178	165	165	174	—
„	Minden (Westf.)	192	187	186	188	188	187	184	183	187	184	195	227	217	223	214	—
Rhein	Maximiliansau	538	535	519	511	505	499	492	507	528	536	528	566	601	585	558	—
„	Caub	274	287	293	292	284	276	270	288	314	334	353	340	364	392	388	—
„	Cöln	253	257	271	272	263	255	248	253	293	309	337	342	348	376	397	—
Neckar	Heilbronn	95	79	75	75	73	65	83	160	184	138	140	205	165	142	132	—
Main	Hanau	288	284	293	290	280	288	288	293	300	290	296	304	302	306	294	—
Mosel	Trier	57	45	41	36	34	29	33	36	52	91	121	113	163	152	124	—

*) Unterpegel.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrtsindustrie

Wie uns das Bankhaus E. Calmann in Hannover mitteilt, ist es infolge von Arbeitsüberhäufung genötigt, in Zukunft seine Kursberichterstattung einzustellen; es ist aber weiter gern bereit, Anfragen aus unserem Leserkreise zu beantworten. Wir geben daher unseren geschätzten Lesern anheim, sich gegebenenfalls direkt mit der genannten Bankfirma in Verbindung zu setzen.

Wir werden uns bemühen, nach kurzer Unterbrechung unseren Lesern auch künftig wieder Berichte über die Aktien der Schiffahrtsindustrie in der Zeitschrift zu bringen.

Die Schriftleitung.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 3. W. 58 365. **Fachwerk für gekrümmte Wandungen, insbesondere von Luft- und Wasserfahrzeugen.** Jakob Wohlschläger, Wien; Vertr.: Dr. P. Wangemann und Dipl.-Ing. B. Geisler, Pat.-Anwälte, Berlin W. 57. 18. 5. 21.

Klasse 65a, 38. M. 62 807. **Vorrichtung zum Aussetzen von Rettungsbooten.** Montreal Patents Promoting Company Ltd., Montreal; Vertr.: Dipl.-Ing. Dr. P. Wangemann, Pat.-Anw., Berlin W. 57. 15. 3. 18.

Klasse 65a, 46. S. 56 695. **Steuergetriebe für Dampfschiffe.** John T. Shaw, Charles A. Weymouth und Ben Harry Pearson, Huddersfield, Engl.; Vertr.: Dr.-Ing. R. Geißler, Pat.-Anw., Berlin SW. 11. 15. 6. 21. England 26. 6. 20.

Klasse 65a, 81. St. 35 188. **Verfahren zum Löschen von Schiffen.** Hermann Stachelhaus, Mannheim, E. 7, 22. 19. 11. 21.

Klasse 65a, 4. K. 67 104. **Unterseeboot mit außerhalb des Druckkörpers angeordneten, nicht druckfesten Ölbehältern.** Fried. Krupp A.-G., Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 2. 9. 18.

Klasse 65a, 73. H. 80 812. **Unabhängiges Tauchgerät.** Dr. Richard von der Heide, Charlottenburg, Wielandstr. 43. 21. 4. 20.

Klasse 65a, 3. Sch. 60 351. **Betonkonstruktion, insbesondere für Betonschiffe.** Jakob Schroiff, Bielefeld, Friedenstraße 11. 3. 1. 21.

Klasse 65c, 2. L. 53 831. **Faltboot.** Leipziger Faltbootbau, Engel & Locher, Leipzig. 20. 8. 21.

Klasse 65c, 5. F. 51 271. **Bootsriemen mit mittlerer Verstärkungseinlage; Zus. z. Anm. F. 50 507.** August Frommann, Schwalbacher Str. 47, und Richard Frommann, Wasserweg 16, Frankfurt a. M. 2. 3. 22.

Klasse 84a, 1. M. 73 188. **Absperrvorrichtung für Ausläufe oder Rohrleitungen bei Talsperrablässen.** Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vorm. Starke & Hoffmann und Alfred Sachers, Hirschberg i. Schles. 1. 4. 21.

Klasse 84b, 1. K. 79 587. **Schwimmer für Kammerschleusen.** Dipl.-Ing. Hermann Korte, Köln-Nippes, Waterloostr. 10. 24. 10. 21.

Klasse 84c, 1. F. 43 318. **Verfahren zum Ausfüllen von Hohlräumen mit Beton und Zement.** Albert Francois, Doncaster, Engl.; Vertr.: Dr. W. Karsten u. Dr. C. Wiegand, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 19. 6. 18. Großbritannien 10. 4. 16.

Klasse 84c, 2. C. 27 832. **Wellspundwand aus Walzeisen mit Stegfortsätzen.** Anselm Cyran, Düsseldorf, Boltensternstraße 24. 12. 2. 19.

Klasse 84c, 2. J. 18 816. **Vortreiber zur inneren Führung des einzurammenden Vortreibrohres beim Herstellen von Ortpfählen aus Beton.** Ernst Jockel, Hungen, Hessen. 25. 6. 18.

Klasse 84c, 3. M. 71 568. **Verfahren zum Versenken von Grundwerkstücken ins Wasser.** Paul Matthiessen, Blankenese. 25. 11. 20.

Klasse 84d, 2. M. 66 225. **Bodenverschluß für Baggerlöffel mit einer auf einen Teil des Löffelinhaltes beim Öffnen drückend wirkenden beweglich angeordneten Klappe.** Maschinen- und Kranbau Akt.-Ges., Düsseldorf. 19. 7. 19.

Klasse 65a, 47. F. 42 464. **Steuerruder mit Hilfsruder für Schiffe;** Zus. z. Anm. F. 42 266. Anton Flettner, Berlin-Schöneberg, Neue Bayreuther Straße 7. 29. 10. 17.

Klasse 65a, 38. St. 34 877. **Schiffskran, insbesondere zum Anbord- und Vonbordbringen von Rettungsbooten.** Steward Davit & Equipment Corporation, New York; Vertr.: Dipl.-Ing. R. Büchler, Pat.-Anw., Aachen. 20. 8. 21. V. St. Amerika 25. 6. 19.

Klasse 65a, 51. K. 80 320. **Klemmvorrichtung für Schlepptrossen.** Aart Klynjan, Alblasserdam, Holland; Vertr.: Dr. Erich Wohl, Rechtsanw., Berlin. 27. 12. 21.

Klasse 65a, 47. F. 42 266. **Einrichtung zum Steuern von Schiffen.** Anton Flettner, Berlin-Schöneberg, Neue Bayreuther Straße 7. 3. 9. 17.

Klasse 65c, 1. R. 54 667. **Verfahren zur Befestigung der Stoffbekleidung auf Bootskörpern.** Hans Rohrbach, Hamburg, Claus-Groth-Str. 18. 20. 12. 21.

Klasse 65c, 2. N. 20 195. **Boot.** Martin Nier, Dresden, Striesener Str. 7. 27. 7. 21.

Klasse 65c, 12. G. 52 099. **Vorrichtung zum Befördern von Lasten auf dem Land- und Wasserwege, insbesondere Kanälen und Flüssen.** Robert Benedict Goldschmidt, Brüssel; Vertr.: Dr. L. Gottscho, Pat.-Anw., Berlin W 8, 12. 10. 20. Belgien 13. 10. 19.

Klasse 84b, 2. G. 42 109. **Trockenförderung von Schiffen zwischen zwei von einander getrennt liegenden Gewässern.** Robert B. Goldschmidt, Brüssel; Vertr.: Dr. L. Gottscho, Pat.-Anw., Berlin W 8. 11. 7. 14. Belgien 11. 6. 14.

Klasse 84b, 1. O. 12 484. **Schiffahrtschleuse.** Hugo Ornstein, Innsbruck; Vertr.: Josef Lohr, München, Fürstenfelder Straße 17. 6. 8. 21.

Klasse 84c, 3. G. 51 496. **Schüttrichter für das Versenken von Beton unter Wasser.** August Woldemar, Grünberg, Liebau i. Litauen; Vertr.: G. Bueren, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 16. 7. 20. England 9. 12. 19.

Klasse 84c, 4. S. 56 448. **Schlauchaufhängung für Dampframmen.** Paul Sander & Co., A.-G., Berlin-Tempelhof. 17. 5. 21.

Klasse 84d, 1. G. 53 137. **Fahrbares Grabgerät für Hoch- und Tiefbaggerung.** Karl Gerber, Köln a. Rh., Bismarckstr. 70. 19. 2. 21.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 84a, 3. 357 271. **Wasserstrahlkrafttöter.** Johannes Heyn, Stettin, Grabower Straße 6b. 6. 1. 21. H. 83 768.

65a, 64. 357 124. **Rettungsfloß.** Otto Berghoff, Berlin, Dragonerstr. 23. 7. 9. 18. B. 87 282.

Klasse 84d, 2. 357 366. **Tasche für Löffelbagger und ungeschlitztem Ausleger und zwei Löffelstielen.** Menck & Hambrock G. m. b. H., Altona-Ottensen. 18. 7. 20. M. 70 154.

Kl. 65f, 23. 355 362. Julius Kruk, Magdeburg, Sieversthorstr. 22. **Aufhängung des Motors bei leichteren Booten, insbesondere Paddelbooten.** 8. 7. 21. K. 78 315.

Kl. 65f, 27. 355 363. Dr.-Ing. Reinhold Proell, Dresden, Rabenerstr. 13. **Sicherheitsregler.** 24. 6. 21. P. 42 354.

Kl. 65f, 28. 355 364. Friedrich Werner u. Franz Schneider, Berlin-Stralau, Tunnelstr. 27. **Bootswendegetriebe.** 6. 2. 20. W. 54 491.

Kl. 84a, 3. 354 621. Karl Schön, Großwelzheim a. M. **Selbsttätiges Trommelwehr.** 15. 11. 19. Sch. 56 708.

Kl. 84a, 3. 354 763. Josef Vonka, Nimburg, Böhmen; Vertr.: Adalbert Müller, Pat.-Anw., Berlin SW 61. **Wagebalken-Wehr.** 2. 6. 20. V. 15 594. Tschechoslowakei 4. 3. 19.

Kl. 84a, 3. 355 472. Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen, Rhld. **Schütz mit Rollenführung.** 16. 12. 20. G. 52 585.

Kl. 84b, 2. 355 221. Grün & Bilfinger, Akt.-Ges., Mannheim. **Schiffseisenbahn.** Zus. z. Pat. 306 903. 2. 11. 19 G. 49 485.

Kl. 84d, 2. 354 764. Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck. **Fangvorrichtung für Eimerketten.** Zus. z. Pat. 353 486. 21. 7. 21. L. 53 607.

Kl. 65a, 41. 355 087. **Vorrichtung zum Losmachen und zur leicht lösbaren Befestigung von Rettungsbooten o. dgl.** Steward Davit & Equipment Corporation, New York; Vertr.: Dipl.-Ing. R. Büchler, Pat.-Anw., Aachen. 16. 8. 21.

Klasse 65a, 38. 355 701. **Vorrichtung zum Fieren einer Last.** Leendert van Herk, Utrecht, Holland; Vertr.: M. Mossig, Pat.-Anw., Berlin SW 29. 31. 12. 19. H. 79 457. Niederlanden 20. 12. 19.

Klasse 65a, 67. 355 702. **Schwimmgürtel.** Emil Closmann, Valendar a. Rh., Rheinufer 5. 16. 10. 21. C. 31 209.

Klasse 65b, 2. 355 703. **Dockanlage für ringförmige Schwimmkörper.** Carl Schulthes, Berlin, Behrenstr. 3, und Bernhard Mora, Lübeck, Wakenitzstr. 15. 2. 6. 21. Sch. 61 899.

Klasse 65c, 3. 356 209. **Schwertanordnung für Segelschiffe.** Emil Palmblad, Hamburg, Dimpfelsweg 13. 31. 8. 19. P. 38 324.

Klasse 65c, 5. 355 704. **Paddel.** Hans Rohrbach, Hamburg, Claus-Groth-Str. 18. 12. 2. 21. R. 52 268.

Klasse 65f, 11. 355 510. **Abdichtung des Propellerwellenlagers an Außenbordmotoren.** Deutsche Werke Akt.-Ges., Berlin. 26. 7. 21. D. 40 075.

Klasse 84a, 1. 355 637. **Vorrichtung an Drehkörpern zur Ausführung des Verfahrens nach Patent 309 481;** Zus. z. Pat. 309 481. „Der Kommende Tag Akt.-Ges. zur Förderung wirtschaftlicher und geistiger Werte", Stuttgart. 3. 7. 19. H. 77 564.

Klasse 84a, 2. 355 638. **Stützmauer.** Georg Herrmann, Wiesbaden, Erbacher Str. 6. 25. 11. 19. H. 79 113.

Klasse 84a, 3. 355 639. **Absturzbett bei Wehren.** Grün & Bilfinger Akt.-Ges., Mannheim. 13. 3. 21. G. 53 334.

C. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 814 182. **Kombiniertes Rettungsboot und Wasserfahrzeug.** Georg Sterzel, Leipzig-Gohlis, Lothringer Str. 54. 26. 9. 21. St. 26 321.

Klasse 65a. 814 218. **Nachrichtenboje.** Gerhard Schildt, Mengede i. W. 23. 3. 22. Sch. 74 145.

Klasse 65a. 814 466. **Nichtfedernder Halter für Wegerungslatten auf Schiffen.** H. L. D. Krohn, Hamburg, Ferdinandstraße 30. 7. 4. 22. K. 89 899.

Klasse 65a. 814 548. **Vorrichtung an Schiffen zur Verminderung von Schwankungen.** Gustav Strauß, Betsche-Grenzmark. 14. 7. 21. St. 26 047.

Berichtigung

Der Verfasser des im Heft 16, Seite 250, veröffentlichten Aufsatzes „Der Oberrhein" ist Dr. Alfons Paquet, Frankfurt a. M. Das unter dem Aufsatz befindliche Signum „J" beruht auf einem Irrtum. Die Schriftleitung.

Druckfehler-Berichtigung.

Heft 17: „Die russischen Zuflüsse des Schwarzen Meeres", von Dr. Bodo Ebhardt, Berlin: Seite 263, linke Spalte, 5. Absatz, 5. Zeile: „Oder-Dnjepr-Verbindung" statt „Oder-Dniestr-verbindung"; Seite 264, linke Spalte, 7. Absatz, 3. Zeile: „Muchawiec" statt „Muckawiec"; Seite 264, rechte Spalte, 3. Absatz, 6. Zeile: „Donez" statt Dons"; Seite 265 links, 1. Zeile: „Kriwoy-Rog" statt „Kriwoz-Rog".

Bücherbesprechung.

Stichworte des Arbeitsrechts. Herausgegeben von Syndikus und Rechtsanwalt Dr. jur. H. G. Schmaltz. Bezugspreis zurzeit vierteljährlich 36 Mark. Bezugsquelle: Nur durch die Postanstalten.

Die hiermit angekündigte Zeitschrift, die bereits im dritten Jahrgang erscheint, bringt in ganz kurzen Ausschnitten die wichtigsten und neuesten Entscheidungen auf dem Gebiete des Arbeitsrechts, soweit diese für den Arbeitgeber von besonderem praktischen Interesse sind. Die Zeitschrift ist einseitig bedruckt, um die Möglichkeit der Herstellung einer eigenen, nach Stichworten geordneten Sammlung zu geben und damit ein täglich brauchbares Nachschlagebuch für den einzelnen Arbeitgeber zu schaffen. — Der Bezug der Zeitschrift kann nur jedem Arbeitgeber dringend empfohlen werden.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 20
15. Oktober

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender i. V.: Kommerzienrat Gustav Stinnes-Mülheim-Ruhr

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 60 M. für das Vierteljahr. Im Jahre erscheinen 24 Hefte. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 20 Mark
Sonder-Hefte 40 Mark

Anzeigen kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 15,—

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin C 2, Breite Straße 8/9

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin C2, Breite Straße 8,* zu richten.

Anträge auf Nachlieferung eines verloren gegangenen Heftes können nur innerhalb 14 Tagen nach dessen Erscheinen berücksichtigt werden

Inhalts-Verzeichnis: Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt S. 307. — Bericht über die gemeinsame öffentliche Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt und des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verbandes. S. 308. — Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beim Wasserkraft- und Kraftwasserstraßenausbau. S. 308. — Die Schiffswerft von J. W. Klawitter, Danzig. S. 312. — Kleine Mitteilungen. S. 313. — Vereinsnachrichten aus verwandten Vereinen. S. 316. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 317. — Aus dem geschäftlichen Leben. S. 318. — Kursbericht. S. 318. — Patentbericht. S. 318

Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Unseren Mitgliedern geben wir hierdurch bekannt, daß Herr Geheimer Regierungsrat Professor Oswald **Flamm** sein Amt als Vorsitzender des Vereins am 4. Oktober d. J. niedergelegt hat. Das Amt des Vorsitzenden hat bis zur Neuwahl des Vorstandes der erste stellvertretende Vorsitzende, Herr Kommerzienrat Gustav **Stinnes**-Mülheim-Ruhr übernommen.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Herr Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm hat sich, wie oben bekanntgegeben, in Rücksicht auf seine Gesundheit und seine sonstige umfangreiche dienstliche und außerdienstliche Inanspruchnahme genötigt gesehen, sein Amt als Vorsitzender des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt mit dem 4. ds. Mts. niederzulegen.

Seit 1895 Mitglied des Vereins und seit 1896 Mitglied seines Großen Ausschusses, nahm Herr Geheimrat Flamm am 19. Januar 1910 die auf ihn gefallene Wahl zum Vorsitzenden des Vereins an.

Fast 13 Jahre hat er seitdem das arbeitsreiche, verantwortungsvolle Amt mit der ihm eigenen Tatkraft und unermüdlicher Arbeitsfreudigkeit verwaltet. Durch manche schwere, sturmbewegte, an Klippen und Gefahren für den Verein reiche Zeiten hat er das Steuer mit sicherer Hand und klarem Blick geführt und das Schiff im rechten Kurs gehalten. Namentlich in der Kriegszeit hat er es verstanden, den Verein in ungeschwächtem Bestande zu erhalten und dessen Aufgaben zum Wohle des Ganzen und besonders der schwer ringenden Binnenschiffahrt allen Hindernissesn zum Trotz durchzuführen. — Der Zeitschrift hat er stets sein regstes Interesse gewidmet und seine reiche Sachkunde und Erfahrung in ihren Dienst gestellt. Bei den mannigfachen schwierigen Verhandlungen mit den Verlegern wirkte er immer tatkräftigst mit. — Die Versammlungen und sonstigen Veranstaltungen des Vereins leitete er mit großem Geschick und Verständnis.

So hat sich Herr Geheimrat Flamm in seiner langjährigen Tätigkeit die größten Verdienste um den Zentralverein erworben. Der Verein hat seine jetzige Blüte zum nicht geringen Teil seiner Umsicht und seinem tatkräftigen Wirken zu verdanken.

Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt wird Herrn Geheimrat Flamm dauernde Dankbarkeit bewahren in der Hoffnung, daß er ihm auch in der Folgezeit als Mitglied seinen sachkundigen Rat und seine wertvolle Mitwirkung nicht versagen wird.

S.

Bericht über die gemeinsame öffentliche Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt und des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verbandes.

Die vom 25. bis 31. September anläßlich der Mitteldeutschen Ausstellung in Magdeburg veranstaltete Verkehrs- und Schiffahrtswoche hatte den beiden Zentral-Verbänden Veranlassung gegeben, sich am 27. September im alten Saal des Klösterberge-Gartens in Magdeburg zu einer gemeinsamen öffentlichen Tagung zusammenzufinden.

Der Vorsitzende des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, Geh. Regierungsrat Professor Flamm, eröffnete um 11 Uhr vormittags die zahlreich aus allen Teilen des Reiches besuchte Versammlung. Er führte aus, daß die beiden Verbände viele gemeinsame Interessen hätten. Daher sei beschlossen worden, diese gemeinsame öffentliche Tagung zu veranstalten. Die Binnenschiffahrt und die Ausnutzung der Wasserkraft seien untrennbar miteinander verbunden. Der Ausbau des Wasserstraßennetzes bedinge auch die Ausnutzung der reichen Wasserkräfte. So möge das Zusammengehen der beiden Zentral-Verbände ein günstiges Vorzeichen für die Zukunft der deutschen Binnenschiffahrt und Wasserwirtschaft sein. Dann begrüßte Geheimrat Flamm die zahlreich erschienenen Gäste und Vertreter der Ministerien, unter denen besonders zu erwähnen sind: Ministerialdirektor Dr. Ottmann vom Reichsverkehrsministerium, Geh. Oberreg.-Rat Schulze vom Reichsfinanzministerium, Strombaudirektor Zander vom Oberpräsidium der Provinz Sachsen und Oberbürgermeister Beims der Stadt Magdeburg. Dann übergab Geheimrat Flamm den Vorsitz an den stellvertretenden Vorsitzenden des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verbandes, Geh Baurat und Stadtbaurat a. D. Krause.

Geheimrat Krause betonte ebenfalls die Gemeinsamkeit der Interessen der beiden Verbände, und erteilte dann das Wort an Oberbürgermeister Beims.

Oberbürgermeister Beims hieß im Namen der Stadt Magdeburg und des Wirtschaftsverbandes für den Regierungsbezirk Magdeburg die beiden Verbände herzlich willkommen. Magdeburg sei an der Binnenschiffahrt stets überaus stark beteiligt. Es habe bei der Frage, welche Führung der Mittellandkanal nehmen solle, stets Schulter an Schulter mit den Vereinen gekämpft mit dem Ergebnis, daß die Linienführung so festgelegt worden sei, wie es Magdeburg gewünscht habe. Trotz der Not der Zeit dürfe er jedoch annehmen, daß das große Werk, die Vereinigung des ost- und westdeutschen Wasserstraßennetzes durch den Mittellandkanal, bald vollendet werde. Der Krieg mit seinen Auswirkungen habe der Binnenschiffahrt große Nachteile gebracht. So habe auch das lebhafte Schiffahrtsbild in Magdeburg gelitten, doch hoffe er, daß die Zeit nicht allzu fern sei, wo der volle Handel wieder aufblühe und die Bedeutung der Binnenschiffahrt im gesamten Verkehrswesen und in der Gesamtwirtschaft wieder voll zur Geltung gelange. In diesem Sinne hoffe er, daß die Tagung in Magdeburg in aller Erinnerung bleiben werde.

Dann ergriff das Wort Regierungsbaumeister Dr.-ing. Leiner zu einem Vortrag über:

„Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beim Wasserkraft- und Kraftwasserstraßen-Ausbau."

(Der Vortrag ist in seinem vollen Inhalt in dem vorliegenden Heft, Seite 308 bis 312 zum Abdruck gebracht.)

Nach dem ersten Vortrag übernahm Geheimrat Flamm wieder den Vorsitz.

Als zweiter Vortragender sprach Stadtbaurat Dr.-ing. Henneking über:

„Die jetzigen und künftigen Hafenanlagen der Stadt Magdeburg im Anschluß an den Mittellandkanal, sowie die Schiffahrtsverhältnisse auf den anschließenden Strecken der Elbe."

An der Hand vorzüglicher Pläne erläuterte der Redner die Hafenplätze der Stadt Magdeburg. Ursprünglich wurde der Schiffahrtsverkehr der Elbe lediglich durch Ufergleisanlagen bewältigt, bis im Jahre 1889 der Neustädter Handelshafen eröffnet und in Betrieb genommen wurde. Dieser Hafen ist hochwasserfrei gelegen und mit festen Ufermauern eingefaßt. Er dient hauptsächlich dem Umschlagsverkehr. Anfang des Jahrhunderts entstand mit dem Anwachsen der Industrie das Bedürfnis nach weiteren Hafenanlagen. In den Jahren 1908 bis 1910 wurde nördlich anschließend der hochwasserfreie Industriehafen gebaut. Da jedoch die Gemeinden seiner Zeit sehr viel Industriegelände angeboten haben, so hat sich die Ansiedelung der Industrie an diesem Hafen bis zum Kriege nur langsam vollzogen. Erst nach dem Kriege wurde das Gelände am Industriehafen von der Industrie in stärkerem Maße belegt, so daß jetzt die letzten Plätze verkauft sind. Nach und nach hat dann die Stadt Magdeburg das ganze Gelände nördlich des Industriehafens angekauft, um weitere Entwicklungsmöglichkeiten in der Ausgestaltung neuer Hafenanlagen zu schaffen, die für die Ausnutzung des mit der Erbauung des Mittellandkanals zu erwartenden gesteigerten Verkehrs erforderlich werden.

Der Mittellandkanal wird nach der bekannten Mittellinie erbaut werden, die am rechten Ufer der Ohre südlich von Wolmirstedt die Elbe erreicht, um dann den Kanal auf einer gewaltigen Brücke, ähnlich der Anlage über die Weser bei Minden, über die Elbe zu führen. An dem linken Ufer der Elbe ist dann ein Abstieg vom Kanal zur Elbe geplant. An diesem Abstieg soll ein weiterer großer Hafen geschaffen werden. Dieser Hafen ist nicht hochwasserfrei in Aussicht genommen. Um sein Gelände vor Überflutung zu schützen, ist ein Deich und eine Schleuse vorgesehen. Die Schleuse wird die Verbindung mit der Elbe herstellen. Im allgemeinen wird die Durchfahrt frei sein, die Schleusung wird nur erforderlich, wenn die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse der Elbe dies bedingen. Das Gelände steht in solchen Ausmaßen bereit, daß nach und nach weitere Hafenbecken angelegt werden können. Den Gleisanschluß soll der neue Hafen vom Rothenseer Staatsbahnhof aus erhalten.

Dann erörterte der Redner näher die Schiffahrtsverhältnisse auf der Elbe bei Magdeburg. Die Schiffahrt leidet hier unter den regelmäßig im Sommer auftretenden Trockenperioden und unter dem felsigen Untergrund. Man hat daher früher den Plan gehabt, die Elbe zu kanalisieren. Jetzt wird es für zweckmäßiger gehalten, einen Umgehungskanal durch das Überschwemmungsgebiet auf dem rechten Ufer der Elbe zu schaffen. Ferner ist eine Niedrigwasserregelung der Elbe und ein Zuschußwasser aus Talsperren dringend zu fordern. Auch die alte Strombrücke über die Elbe bereitet wegen ihrer unglücklichen Anlage der Schiffahrt häufig die größten Schwierigkeiten. Ihr Neubau ist daher ein äußerst dringendes Bedürfnis. Der Vortragende schloß mit dem Wunsche, daß die großen Verbesserungen, die für Magdeburg als Binnenhafen auf der Elbe erforderlich seien, bald verwirklicht werden mögen.

Beide Vorträge wurden mit lebhaftem Beifall aufgenommen. Eine kurze Aussprache schloß sich an, aus welcher besonders zu erwähnen ist der Hinweis auf die überall bestehenden Bestrebungen, die Kraft aufzuspeichern und sie in konzentrierter Form zu transportieren. So seien auch neuerdings Versuche im Gange, die Kohle an Ort und Stelle umzuformen, um sie konzentriert zu befördern und dadurch Frachtkosten zu ersparen.

Nach Schluß der Sitzung wurde ein gemeinsames Mittagessen eingenommen, an das sich ein Rundgang durch die Ausstellung anschloß.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beim Wasserkraft- und Kraftwasserstraßenausbau.

Vortrag von Berat. Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Leiner, Privatdozent an der Technischen Hochschule München, gehalten in der gemeinsamen Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt und des deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverbandes am 27. September 1922 in Magdeburg.

Wenn wir eine Brücke über einen Fluß bauen, dann muß sie erstens halten und zweitens preiswert sein. Bei der Preiswürdigkeit sprechen Lebensdauer und Unterhaltungskosten mit. Man wird auch bei mittleren Spannweiten untersuchen, ob eine freitragende Brücke wirtschaftlicher ist, als eine Brücke auf mehreren Stützen. Im ersten Fall ist der Oberbau teurer und der Unterbau billig, im zweiten umgekehrt. Nach diesen und ähnlichen Gesichtspunkten fällt die Entscheidung.

Soll die gleiche Brücke einen Werkkanal überspannen, dann tritt eine weitere spezifisch wirtschaftliche Erwägung hinzu: Der Einfluß der Brücke auf die Kraftwirtschaft. Während die freitragende Brücke keinen Einfluß auf die Wasserbewegung im Kanal ausübt, entsteht an der Brücke mit Mittelpfeilern ein Stau, gering zwar, aber groß genug, um sich in der Kraftwirtschaft bemerkbar zu machen. Das Nutzgefälle am Werk und damit die erzeugte Zahl von Kilowattstunden wird verringert. Eine Aufrechnung der Ersparnisse an Zinsendienst auf der einen und an Energieverlust auf der anderen Seite wird meistens die Entscheidung zugunsten der freitragenden Brücke bringen, selbst dann, wenn sie in der Ausführung teurer ist. Beträgt beispielsweise der Brückenbau 2 cm, und ist die mittlere Wasserführung 100 cm, so bringt der Pfeilerbau einen Jahresverlust von etwa 120 000 kWh. oder einen kapitalisierten Verlust von 2,4 Millionen kWh. Ein Wert, der nicht vernachlässigt werden darf. Das geschieht leider vielfach in Unkenntnis der wirtschaftlichen Verhältnisse. Zahlreiche Einzelfragen dieser Art treten uns beim Wasserkraftausbau entgegen.

Die Natur hat jedem Lande einen gewissen Wasserreichtum und Höhenunterschiede, also Wasserkräfte gegeben. Es kommt darauf an, diese Kräfte so ausgiebig als möglich und mit so billigen Mitteln als möglich zu erschließen oder mit anderen Worten: Der technische und wirtschaftliche Wir-

kungsgrad unserer Wasserkraftunternehmungen soll so hoch als möglich liegen.

Welches sind die Mittel? Auf technischem Gebiet alles, was vermeidbare Wasserverluste und Gefällverluste vermindert, auf wirtschaftlichem Gebiet alles, was Ausbau und Betrieb verbilligt.

Erste Sache des wirtschaftlichen Entwurfes ist die richtige **Aufteilung des Wasserkraftflusses.** Man erstrebt wenige und hohe Gefällstufen. Wo es die Flußtäler gestatten, pflegt der Ausbau der Kraft im Flußbett selber, also die Lage des Krafthauses in unmittelbarem Anschluß an ein Wehr oder einen Staudamm die günstigste Lösung zu sein. Das gibt auch gleichzeitig die Möglichkeit einer guten Tagesspeicherung. Sind die Stauhöhen im Fluß durch Rücksichten auf Landeskultur oder Verkehr oder Siedelungen und dgl. beschränkt, so wird das Gefälle in Seitenkanälen gewonnen, die vom offenen oder gestauten Fluß abzweigen. Die technisch-wirtschaftlich richtige Wahl der Staustufen, die künstliche Anschneidung von Seen, die Ueberleitung des Wassers in andere Flußgebiete und dgl. sind Mittel der Linienführung von wirtschaftlich größter Bedeutung. Nötigenfalls sind hier bei scheinbar konkurrierenden Möglichkeiten eingehende Rechnungen am Platz. Grundsätzlich erstrebt man hohe Stufen und restlose Ausnutzung des Gefälles. Selbst Baggerungen im Mutterfluß können, wenn von Bestand, hierzu nützlich sein.

Dann kommt die **Art der Speicherfähigkeit.** Es läßt sich hierdurch der Charakter der erzeugten Energie wesentlich beeinflussen und hiermit neuer wirtschaftlicher Wert schaffen. Die Sachlage ist dabei folgende:

Die Wasserführung jedes Flusses ist ungleichmäßig, und ungleichmäßig ist auch der Energiebedarf. Selbst die anspruchlosesten Verbraucher, wie elektrotechnische und elektrochemische Industrien, sind nicht frei von gelegentlichen Belastungsspitzen. Der wirtschaftliche Einfluß des Ausgleiches, der besonders durch Speicherung der Energie gewonnen wird, ist sehr erheblich. Es wird dadurch nicht nur mehr Naturkraft ausgenutzt, sondern die zur gewünschten Zeit bereitgestellte Energie hat auch einen wesentlich höheren Verkaufswert, wie jede Ware, die sich genau zur Zeit der Nachfrage anbietet. Man speichert entweder das Wasser selber oder das Wasserkrafterzeugnis, nämlich die Elektrizität oder die weitere Energieform, die Wärme.

Die Speicherung des Wassers erfolgt in mehr oder weniger großen Becken. Große Anlagen dieser Art, die sogenannten Talsperren, gestatten eine Verteilung des im Laufe des Jahres zufließenden Wassers je nach den Erfordernissen der Stromverbraucher.

Kleinere Becken, die sogenannten Tagesspeicher, vermögen lediglich den Krafthaushalt eines Tages auszugleichen, indem sie während der Nacht und in den Schwachbedarfstunden des Tages Wasser zurückhalten und es zur Zeit des Hauptkraftbedarfes zur Verfügung stellen.

Der Wirkungsgrad derartiger Anlagen ist nicht, wie vielfach vorausgesetzt wird, gleich 1, sondern stets etwas geringer, da während der Entnahme des gespeicherten Wassers eine Absenkung des Speicherspiegels und Aufhöhung des Unterwassers, somit eine Verringerung des Kraftgefälles eintritt. Die wirtschaftlich-technischen Untersuchungen des Vorganges sind sehr interessant.

Etwas gekünstelter als diese einfache Wasseraufspeicherung ist die Pumpenspeicherung. Sie beruht darauf, zu Zeiten des Kraftüberflusses bzw. geringeren Kraftbedarfes die Energie zu benutzen, Wasser durch Leitungen in hoch gelegene Becken zu drücken, von wo es dann zu Zeiten des Kraftmangels entnommen und zu Hochdruckturbinen geleitet wird. Der Wirkungsgrad derartiger Pumpenspeicherungen ist leider infolge der wiederholten Energieumsetzung gering, etwa 0,5 im Mittel.

Die Speicherung der elektrischen Energie in Akkumulatoren war früher bei Gleichstromanlagen sehr beliebt. Die erheblichen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten sowie der relativ geringe Wirkungsgrad und der Uebergang unserer Energieversorgung auf Drehstrom hat die Bedeutung der Akkumulatoren wesentlich eingeschränkt. Ihr Wirkungsgrad ist überschläglich 0,75.

Neuerdings hat man auch die weiter abgeleitete Energieform, die Wärme, zu speichern versucht. Es sei beispielsweise auf den Speicher von Dr. Ruths verwiesen, in dem Wasser unter hohem Druck gespeichert wird, um beim Gebrauch mit Druckabfall als Dampf entnommen zu werden. Man hat also hier bewußt einen Kessel mit wechselndem Druck geschaffen, um dafür die eigentlichen Dampferzeuger mit relativ kleinen oder überhaupt keinen Wasserräumen auszustatten und hier den Druck konstant zu halten. Die Abkühlungsverluste betragen bei ausgeführten Anlagen nur etwa 0,5 bis 1 v. H.

Der Ruthsspeicher ist in erster Linie als Ausgleicher bei Wärmekraftanlagen gedacht, kann aber natürlich auch für elektrische Beheizung mit Abfallstrom eingerichtet werden. Wir haben heute bereits eine ganze Reihe von Konstruktionen für elektrische Wasserheizung und Wärmespeicherung, teils mit metallischer Widerstandsheizung, teils auch mit Wasser als Widerstand. Letztere Ausführung ist allerdings nur für Wechselstrom zu gebrauchen, da bei Gleichstrom sich Knallgas bildet.

Uns interessiert hier vor allem als wirtschaftlich wichtigster Teil der Wirkungsgrad elektrischer Heizung bzw. Speicherung und zwar sowohl absolut als auch im Verhältnis zur Kohle. Der Wirkungsgrad elektrischer Heizung kann gleich 1 gesetzt werden, derjenige der Speicherung je nach Speichersystem 0,91 bis 0,995. Sehr wichtig ist das wirtschaftliche Verhältnis der elektrisch erzeugten und gespeicherten Wärme zu der durch Kohle erzeugten Wärme. Man kann überschläglich rechnen, daß für eine Zentralheizung, deren Wärmespeicher in der Nacht hochgeheizt wird, die Kilowattstunde nur höchstens den sechsten Teil des Preises eines Kilogramms Kohle kosten darf. Stellt sich die elektrische Energie teurer, dann ist sie wirtschaftlich nicht mehr konkurrenzfähig. In guten Dampfkesseln muß sie sogar weniger als ⅙ des Kilogramms Kohle kosten. Diese rohen Ueberschläge, die selbstverständlich im Einzelfall durch Berücksichtigung einer Reihe wirtschaftlicher und anderer Nebenumstände berichtigt werden müssen, zeigen die Konkurrenzfähigkeit der Elektrizität dort, wo sie als Abfallkraft sich billig darbietet. Die Möglichkeit der Energiespeicherung in Form von Wärme erschließt uns jedenfalls neue wirtschaftlich-technische Möglichkeiten, beispielsweise auch im elektrischen Kleinbetrieb mit eignem Werk, bei Zellstoffabriken, Textilunternehmungen und dgl.

Diese Erwägungen gelten für den Vergleich von Wärmeerzeugung durch Kohle oder Elektrizität, nicht etwa für die Erzeugung von Elektrizität durch Kohle. Da macht sich noch der ungünstige Wirkungsgrad der Dampfmaschinen und Stromerzeuger, die Betriebsdauer und dgl. fühlbar, so daß man überschläglich für die Stromerzeugung durch Dampfmaschinen nur rechnen kann 1 kg kWh. = 1 kg Kohle.

In der Kraftwirtschaft ist also die Wasserkraft ungleich konkurrenzfähiger als in der Wärmewirtschaft.

Die Speicherung von Ueberschußwasserkraft in einer der besprochenen Formen ist geeignet, die Wirtschaftlichkeit der Wasserkrafterschließung zu steigern. Das läßt sich zahlenmäßig nachweisen. Die Rechnung zeigt aber auch noch, daß eine weitere Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch **Anschluß eines Wärmekraftwerkes** möglich ist. Ob das ein eigenes Kraftwerk ist oder ob lediglich Leistungszusammenschlüsse und Lieferungsverträge mit Wärmeüberlandzentralen vorgesehen werden, ist im Grunde das Gleiche. Diese Reserveanlagen haben in der Regel die Deckung der Belastungspitzen zu übernehmen, aber zu Zeiten allgemeinen Wassermangels auch einen Teil des Grundstromes zu liefern. Selbst bei Talsperranlagen kann das wirtschaftlich sein; andererseits sind Talsperrwerke vorzüglich geeignet, als Spitzenwerke zusammen mit speicherlosen oder schwach speicherfähigen Niederdruckwerken zu arbeiten. Es ist Sache der wirtschaftlichen Untersuchung, für den Sonderfall die passendste Speicherart und Zuschußkraft zu wählen.

Von grundlegender Bedeutung für Kraftwirtschaft und Rentabilität ist die richtige Bemessung der **Speichergröße,** namentlich, wenn es sich um Talsperren handelt. Nachträgliche Aenderungen sind schwer und nur mit großen Geldopfern durchführbar. Die Projektierung muß verschiedene Talsperrengrößen technisch-wirtschaftlich verarbeiten, wobei die Betriebspläne unter Berücksichtigung sämtlicher Nutzungszwecke der Talsperre aufzustellen sind und wobei wasserwirtschaftlich verbundene Staubecken als ein einziges Staubecken zählen. Die Forderungen derjenigen Brauchszwecke, die das wirtschaftliche Rückgrad der Unternehmung bilden, werden vorangestellt. Bei unserer heutigen Wirtschaftslage sind das in erster Linie Kraftwirtschaft und Schiffahrt. Das Maximum des Ertrages findet sich meistens bei sehr großen Staubecken, unbeschadet der Mehrkosten für Staumauer, für Grunderwerb, Umsiedelung, Verkehrsverlegung usw.

Starke **Geschiebeführung** beeinflußt die Entwürfe grundlegend, da der Ertrag bei technisch unrichtiger Anlage durch ständig wiederkehrende Baggerungen vernichtet oder jedenfalls arg geschmälert wird. Selbst Talsperren können in kurzer Zeit zugeschüttet werden. Unterhalb fehlt dann das Geschiebe, und die Flußkraft nagt am nackten Flußlauf. Dadurch wird der Spiegel gesenkt und die Kultur der Täler plötzlich auf eine ganz neue Grundlage gestellt. Auch der Gleichgewichtszustand der Hänge- und Kunstbauten wird gefährdet, alles Dinge, die von großer wirtschaftlicher Tragweite zu sein pflegen. Die Geschiebeführung ist augenblicklich unser ärgster Feind, der große Vorsicht verlangt.

Nun ein weiteres wirtschaftliches Gebiet: die **Ausbaugröße.** Der natürliche Wasserabfluß ist bekanntlich schwankend. Flüsse mit guter Ausgleichung durch Moore und Seen, wie beispielsweise die Küstenflüsse Pommerns haben einen Unterschied zwischen niedrigstem Niedrigwasser und höchstem Hochwasser, der sich wie 1 zu 15 verhält. Demgegenüber finden wir in Gebirgsflüssen Unterschiede von 1 zu 150 und höher. Es ist nun ohne weiteres klar, daß man Kraftwerke nicht allein auf das niedrigste Niedrigwasser und ebensowenig auf das höchste Hochwasser einrichten darf, sondern daß das richtige Maß in der Mitte liegen muß. Die Frage ist nun: Wieviel Wasser soll man im höchsten

Falle durch die Turbinen schicken. Die Entscheidung ist gewissermaßen das Fundament des Ausbaues, an dem sich später kaum mehr etwas ändern läßt.

Man hat sich daran gewöhnt, hier nach bestimmten Hausregeln zu arbeiten. Wie aber die Anschauungen im Lauf der Jahre gewechselt haben, dafür folgendes:

Der Altmeister des deutschen Wasserkraftausbaues Oskar von Miller rechnete im Jahre 1903 für Freiwasserkräfte an südbayerischen Flüssen mit neunmonatlicher Waggermenge, Clemens Herschel empfahl im Jahre 1909 auf Grund seiner Beobachtungen in Amerika sechsmonatliche Wassermenge. Für den bayerischen Main wurde dreimonatliche Wassermenge gewählt, und bei hohem Gefälle spricht man heute schon von der sechswöchentlichen Wassermenge. Dieser Anschauungswechsel zeigt am besten, daß man hier rechnen muß, und zwar wirtschaftlich. Die Entscheidung nach allgemeinen Regeln ist etwa das Gleiche, als wenn jemand sagen wollte: Steht der Dollar unter 1000, kaufe ich Devisen, steht er über 1000, kaufe ich Effekten. Allein durch systematische Untersuchungen der gesamten Wasserwirtschaft und Geldwirtschaft läßt sich ein zuverlässiger Ueberblick gewinnen. Die Arbeit ist mühevoll, aber wirtschaftlich außerordentlich lohnend. Für die Praxis brauchbare Methoden habe ich in meinem Buch „Ertragreichster Ausbau von Wasserkräften" entwickelt. Bei diesen Untersuchungen spielt die Tatsache, ob und wieviel Ersatzkraft einerseits eingestellt werden muß und wieviel Ueberschußenergie andererseits nicht unmittelbar ausgenutzt werden kann, eine sehr wesentliche Rolle. Ob dabei der Ersatzstrom aus einer eigenen Wärmekraftreserve oder aus der Ueberlandversorgung bezogen wird, ist für die Rechnung ohne Belang. Der Kernpunkt ist: Wann und wieviel Aushilfsarbeit wird gebraucht, und was kostet der Aushilfsstrom? Welche Leistung und Energie muß in Reserve stehen? Aehnliches gilt für den Verkauf der Abfallenergie. Der allgemeine Zusammenschluß der Energiequellen hat lediglich einen Einfluß auf die Charakteristik der voraussichtlichen Belastung und auf die wirtschaftliche Verarbeitung der rechnerisch überschüssigen oder fehlenden Energie.

Es gibt überdies heute noch zahlreiche Wasserkräfte, die für eine festumgrenzte Versorgungscharakteristik privat oder gemeindlich ausgebaut werden. Wo aber ein Werk in das allgemeine Versorgungsnetz eingefügt werden soll, da hat man die Belastungsart der Eigenart des zu bauenden Werkes und seiner Stellung im Rahmen der möglichen Gesamtversorgung entsprechend einzuschätzen. Im übrigen wird die Untersuchung ähnlich derjenigen selbständigen Werke durchgeführt, von einigen sich aus jeder Sonderaufgabe von selbst ergebenden Ausnahmen abgesehen. Auch in der privaten und staatlichen Großwirtschaft muß der Grundsatz gelten: Die Wirtschaftlichkeit des Ganzen beruht auf der Wirtschaftlichkeit jedes einzelnen Teiles.

Ein Wort über die **Wassermengen-Dauerlinie.** Man versteht darunter die Aufreihung der täglich vorhandenen Wasserabflüsse eines Jahres oder mehrerer Jahre in systematischer Ordnung vom kleinsten Abfluß bis zum größten. Durch die Art, die verschiedenen Abflußgrößen ohne Rücksicht auf die Zeit gewissermaßen in Paradeaufstellung darzustellen, wird die Zeitcharakteristik von Ueberfluß und Mangel restlos vernichtet; die Dauerlinie gibt daher nur dort ein richtiges Bild, wo die Zeit der Kraftbereitstellung keine Rolle spielt. Das ist aber nur bei den wenigsten Elektrizitätsunternehmungen der Fall. Bei der Planung von Ueberlandzentralen, bei der Untersuchung von Speicheranlagen, selbst bei der Prüfung des Tagesausgleiches versagt die Dauerlinie. Weil sie aber so gelehrt aussieht, so wenig Gedankenarbeit erfordert und so bequem anzuwenden ist, spukt sie in fast allen Kraftwerkentwürfen herum. Selbst wenn ein vollkommener Widerspruch zwischen vorhandener Kraft und gebrauchter Kraft besteht, so kommt dieses in der Dauerlinie nicht zur Erscheinung. Gerade wegen der Anschaulichkeit und Bequemlichkeit des Dauerlinienverfahrens kann nicht genug davor gewarnt werden, diese am passenden Ort prächtige Untersuchungsmethode wahllos anzuwenden. In den meisten Fällen täte man besser, sich auf die Schätzung des Ausbaues auf Mittelwasser, doppeltes Mittelwasser, dreifaches Mittelwasser usw. zu beschränken. Dann weiß wenigstens jeder, daß es sich um rohe Schätzung handelt, und es wird der Anschein einer wissenschaftlichen Methodik vermieden. Richtige technische und wirtschaftliche Schlüsse kann man nur dann ziehen, wenn man tageweise und stundenweise die Kraftbereitstellung und den Kraftbedarf untersucht. Das ist mühsam, aber es ist richtig. Vereinfachende Methoden dazu habe ich mehrfach veröffentlicht.

Bezüglich Einzelheiten wirtschaftlicher Projektierung seien nur einige besonders einflußreiche erwähnt. Bei den meisten Kraftwerken bedingt die Fortleitung des Wassers sehr erhebliche Anlagen, die die Finanzierung der Werke stark beeinflussen. Wir haben **Werkkanäle und Stollen** von vielen Kilometern Länge. Man muß also der Ausbildung des Querschnittes der Wasserleitungen besondere Aufmerksamkeit widmen.

Der Idealquerschnitt für Werkkanäle wäre der Halbkreis oder das um den Halbkreis beschriebene Trapez. Gründe der Bauausführung zwingen jedoch, fast stets von diesem Regelquerschnitt abzuweichen.

Wo der durchschnittene Boden genügend dicht ist, bedarf ein Kanal keiner besonderen Dichtung, zumal dann nicht, wenn der Fluß Sinkstoffe führt und die Dichtung im Laufe der Zeit selber besorgt. Andernfalls muß gedichtet werden, und zwar entweder durch Tonlagen oder durch Betonschalen. Die wirtschaftliche und kraftwirtschaftliche Seite ist hier besonders zu beachten. Die glatte Betonschale gestattet einen schnelleren Wassertransport als das Erdprofil, trotz geringen Gefällverlustes. Die Reibungswiderstände sind hier geringer. Bei gleichem Transportgefälle wird also ein Betonkanal kleiner als ein Erdkanal gleicher Leistungsfähigkeit. Durch Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ist sowohl das Transportgefälle als auch die Ausführungsart festzulegen. Die Anwendung des Betonquerschnittes kann selbst dort wertvoll sein, wo eine Dichtung nicht notwendig ist. Die Führung des Wassers in Stollen ist ein verwandtes wirtschaftlich-technisches Gebiet, ebenso die Wahl des Materials der Rohrleitungen und deren Dimensionierung.

Ueber Wirtschaftlichkeitserwägungen bei den zahlreichen **Brücken** habe ich bereits eingangs gesprochen.

Bei sämtlichen Großbauten, also den Krafthäusern, Wasserschlössern und dgl. nehmen die Wirtschaftlichkeitserwägungen einen weiten Raum ein. Es handelt sich in der Regel darum, einerseits die Wasserenergie zu schonen, andererseits den technischen Anforderungen mit den relativ kleinsten Mitteln gerecht zu werden. Ersparnisse an Erdmassen, Betonmassen, Eisen usw. können ein so erhebliches Maß erreichen, daß hiervon der Zinsendienst und somit die Billigkeit der Kraftbereitstellung ausschlaggebend beeinflußt wird.

An die Einfachheit der **Betriebsüberwachung** ist hierbei zu denken. Die direkten Betriebskosten werden durch einfache und zuverlässige Anordnung wesentlich herabgemindert und die Ausgaben für Reparaturen beschränkt. Ein häufiger Fehler ist die ungenügende Vorsorge für den Abtransport des Rechengutes und für die Behebung der Eisgefahr. Auch **psychologischen Gesichtspunkten** ist Beachtung zu schenken. Es genügt nicht, eine technisch vollkommene Anlage zu schaffen, wenn sie nicht auch ordnungsmäßig von dem Betriebspersonal benutzt wird. Strenge Vorschriften nützen hier weniger wie richtige und psychologisch durchdachte Anordnungen. Zwei Beispiele aus der Praxis: An einem neuen Kraftwerk hat das Wasserschloß eine vorzügliche Einrichtung zur Rechenspülung erhalten. Da hierbei eine bestimmte Bedienung der Schieber notwendig ist, die erst gelernt werden muß, und da der Betriebsleiter des Werkes zum Wasserschloß ein erhebliches Stück steigen muß, so läßt er die ohnehin dort nötige Bedienungsmannschaft lieber den Rechen von Hand reinigen, als daß er sich die Mühe macht, die Mannschaft auf den maschinellen Betrieb einzuschulen.

Ein anderes Beispiel: Der Wirkungsgrad der Turbinen wechselt bekanntlich mit der Wassermenge, die ihnen zugeführt wird. Die meisten Turbinen haben ihren günstigsten Wirkungsgrad etwa bei drei Viertel bis sieben Achtel Beaufschlagu. g. Bei mehreren Maschinensätzen im Werk wäre es ein Leichtes, die Maschinen stets mit ihrer günstigsten Wassermenge zu versorgen und somit den größten Wert aus der Naturkraft herauszuholen. Das bedingt aber häufiges An- und Abschalten einzelner Maschinensätze. Da das immerhin eine besondere Aufmerksamkeit im Betriebe erfordert und überdies ein gutes Vorausdisponieren verlangt, so ist die Regel, daß die Maschinen weitab von ihrem günstigsten Füllungsgrade benutzt werden. Unempfindlichere Turbinen würden, selbst wenn sie nicht die Absoluthöhe des Wirkungsgrades anderer Turbinen erreichen könnten, aus diesen psychologischen Gründen wirtschaftlicher sein als ihre Konkurrenten. Ich möchte in diesem Zusammenhange empfehlend auf das Regulierverfahren Pöbing hinweisen. Dieses Verfahren verzichtet grundsätzlich auf die Regulierung jeder einzelnen Turbine. Ein bis zwei Turbinensätze übernehmen die Regulierung des ganzen Werkes, wobei Wasserschläge in Hochdruckleitungen durch Wasserauslaß in die Kreuter-Bremse sicher vermieden werden.

Der Wirkungsgrad der Turbinen ist überhaupt ein besonderes Kapitel im Kraftausbau. Das Ideal einer Turbine, nämlich die volle Ausnutzung der Naturkraft, ist selbstverständlich infolge zahlreicher energievernichtender Vorgänge unerreichbar. Immerhin hat die Turbinentechnik es heute bereits zu hochachtenswerten Leistungen gebracht. Wir haben garantierte Wirkungsgrade von 83 v. H. und mehr. Wirkungsgrade bis zu 90 v. H. sind für die Zukunft zu erhoffen. Die Amerikaner wollen bereits 93 v. H. gemessen haben.

Die Schwierigkeit der Wirkungsgradfeststellung liegt bekanntlich in der augenblicklich noch nicht voll gelösten Aufgabe, die Wassermengen einfach und dabei genau zu messen. In einer vor einem Jahre in der Elektrotechnischen Zeitschrift veröffentlichten Studie habe ich den Einfluß des Turbinenwirkungsgrades auf den Ertrag von Wasserkraftanlagen untersucht. Der Einfluß ist erheblich größer als man gemeinhin glaubt. Bei dem damaligen Wirtschaftsstande fand ich beispielsweise folgendes:

Ein Elektrizitätswerk von 4500 Benutzungsstunden, das den Erzeugungswert der Kilowattstunde mit 0,45 M. rechnen muß, wünscht neue Turbinen, die in 15 Jahren abgeschrieben werden sollen bei 5% Verzinsung. Es ergab sich, daß von zwei angebotenen Turbinenarten die eine doppelt so viel kosten darf als die andere, wenn ihr Wirkungsgrad nur um 2,3 v. H. höher ist als bei der anderen Turbine. Das ist überraschend und zeigt, daß zur Erreichung höherer Wirkungsgrade peinlichste Arbeit und hochwertigstes rostsicheres Material aufgewendet werden könnte. Die Wichtigkeit der Erhaltung des hohen Wirkungsgrades unter den rauhen Verhältnissen des Betriebes ist eine weitere Folgerung. Geschiebe, Sand, Eis und Treibzeug müssen ferngehalten werden. Die Ausgaben dafür machen sich wirtschaftlich bezahlt.

Meine Untersuchungen ergaben weiter, daß man mit dem Umbau alter Turbinenanlagen nicht erst warten soll, bis die Turbinen nicht mehr laufen wollen. Jenes Elektrizitätswerk hätte im Jahre 1921 schon neue Turbinen einbauen können, wenn sie 400 M./PS gekostet hätten und im Betriebsdurchschnitt 2,3% besseren Wirkungsgrad als die alten gehabt hätten. Bei elektrochemischen, elektrothermischen und mechanischen Dauerbetrieben wird der wirtschaftliche Wirkungsgradeinfluß sogar noch erheblich größer sein als bei diesem Beispiel.

Sehr wichtig sind derartige Untersuchungen dort, wo verschiedene Turbinentypen konkurrieren. Gerade die letzten Jahre haben uns neue und wertvolle Systeme gebracht. Ich möchte ganz besonders betonen: Die technische Schwierigkeit der Wirkungsgradfeststellung unter den tatsächlichen Verhältnissen des Betriebes darf nicht der Anlaß sein, diesen Wirtschaftsfragen aus dem Wege zu gehen.

Ein wichtiges Kapitel der Wirtschaftlichkeit ist die Frage nach **Absatz und Wert der erzeugten Energie.** Die möglichst genaue Ermittelung nicht nur der erzeugten Energiemengen, sondern auch der Zeiten, in denen sie verfügbar werden, ist die unentbehrliche Grundlage jeder Kalkulation. Im übrigen hat hier jeder Fall seine Eigenart und muß demgemäß gewissermaßen individuell behandelt werden. Nur ein Grundsatz kann als allgemein gültig herausgestellt werden: Man disponiere für die wirtschaftlich vertretbar ausgiebigste Krafterschließung, nehme dann aber den Ausbau schrittweise vor.

Nun zu unseren **Kraftwasserstraßen.** Aeußerlich ist die Kraftwasserstraße eine gewöhnliche Kraftwerkkette, auf deren Werkkanal oder Straße Schiffe verkehren, bzw. ein gewöhnlicher Schiffahrtsweg, an dessen Staustufen Wasserkraftwerke liegen. Bei genauerem Zusehen finden wir aber, daß die Harmonie des Zusammenlebens doch etwas getrübt ist. Man hat auf beiden Seiten besondere Ansprüche und stört sich gegenseitig besonders dort, wo der Mutterfluß in Kanälen verlassen wird. Da ist zuerst die Linienführung. Die Schiffahrtsstraße folgt vorhandenen Wegen des Handels oder erschließt ihm neue Wege durch Verbindung der Zentren der Rohstofferzeugung, der Fertigung und des Verbrauches. Die Linienführung ist also volkswirtschaftlich in ziemlich engen Grenzen vorgeschrieben. Demgegenüber wird die Wasserführung beim Kraftausbau fast allein durch die geographischen und hydrographischen Rücksichten bestimmt.

Lassen sich die Schiffahrts- und Kraftwasserwege einigermaßen auf eine Hauptrichtung vereinigen, dann entstehen weitere Differenzen. Der Schiffahrtsweg wünscht freien Ausblick und sanfte Krümmungen zur ungefährlichen Begegnung der Schleppzüge. Dieser Forderung können wirtschaftliche Opfer gebracht werden. Die Weglänge kommt erst in zweiter Linie. Demgegenüber heißt es beim Wasserkraftausbau: Erdmassen sparen, Gefälle sparen, Wege kürzen. Demgemäß sind starke Krümmungen statthaft, vorgelagerte Berge werden mit Stollen durchstoßen. Man läßt Stollen fast bis zum Scheitel sich füllen, braucht also keine größeren Lufträume über dem Wasserspiegel wie beim Schiffahrtstunnel.

Sehr schwerwiegend sind die unterschiedlichen Ansprüche an die **Form und Größe des Kanalbettes und die Fließgeschwindigkeit.** Die Schiffahrt braucht breite Betten mit geringer Fließgeschwindigkeit, möglichst nicht über 0,3 m/s. Man geht mit dem Kanalquerschnitt heute nicht unter den 4½ bis 5fachen Schiffsquerschnitt. Für kleine Kraftwerke ist das kraftwirtschaftlich ein großer Luxus, derartig groß, daß er die Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Kohlenkraft vernichten kann. Für große Kraftwerke wäre der Querschnitt an sich angemessen, man wünscht aber dort auch viel Wasser hindurchzuführen, d. h. die Geschwindigkeit muß gesteigert werden. Damit ist aber weder der Schiffahrt noch der Kraftwirtschaft richtig gedient. Der Schiffahrt wird die Geschwindigkeit zu groß, und die Kraftwirtschaft verliert zu viel Wassergefälle, denn größere Geschwindigkeit kann in dem flachen, breiten und wandrauhen Schiffahrtsprofil nur durch ein großes Spiegelgefälle erhalten werden. Hier sind die Gegensätze nur durch einen Kompromiß auszugleichen. Man vergrößert den Querschnitt über den üblichen Kanalquerschnitt hinaus, und zwar vorwiegend durch Vertiefung. Dadurch wird er sowohl der Größe nach als auch der Form nach transportfähiger, aber natürlich auch teurer. Auch ein Doppelprofil ist vorgeschlagen worden mit einer flachen rauhen und einer glatten tiefen Seite. Ich bin hier Pessimist! Die Talfahrt ist gefährlich, wenn ein Schiff durch Zufälle, die niemals auszuschließen sind, in die Schnelligkeitsrinne gerät; die flache Seite kostet der Kraftwirtschaft zu viel Geld an Grundwert und Brücken; schließlich würde noch der Kraftbetrieb leiden, denn die Grund- und Schlammeisbildung ist verstärkt. Die Eisgefahr darf nicht unterschätzt werden; sie kostet ein Vermögen an Bedienung und Herabminderung des Turbinenwirkungsgrades. Für die Kraftwirtschaft heißt es: Entweder den Kanal zufrieren lassen oder das Wasser so schnell und tief als möglich zum Kraftwerk schicken. Am wirtschaftlichsten dürfte das tiefe ankerfähige Kanalprofil mit Geschwindigkeiten zwischen 0,5 und 0,7 m/s sein. Weitere Aufschlüsse sind allein von Versuchen und deren technisch wirtschaftlicher Verarbeitung zu erwarten, wie sie Ministerialdirektor Ottmann bereits angeregt hat. Fließgeschwindigkeit, Schleppgeschwindigkeit, Steuerfähigkeit, Abstoppung, Böschungsbefestigung und anderes würden eine wertvolle Klärung erfahren.

Im Betriebe von Kraftwasserstraßen werden gegenseitige Störungen durch **Wellenbildungen** eintreten. Die Schiffahrt verursacht sie durch Schleusenabfluten, die Kraftwirtschaft durch plötzliche Wasserentnahme bei Belastungsstößen. Die Störungen sind gering, wie die Versuche am Kraftwerk Poppenweiler lehren. Sie bedürfen keiner Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

Etwas anderes sind die **Kraftwasserverluste und Gefällverluste durch die Schleusungen.** Die Versuche am Elektrizitätswerk Poppenweiler ergaben für den Neckar von Plochingen bis Mannheim für einen Jahresverkehr von 2,5 und 10 Millionen Tonnen Kraftverluste von 1, 2 und 4 Prozent. Das klingt wenig. Die Zahlen beziehen sich aber auf die Jahresleistung des Kraftwerkes. Maßgebend für den Betrieb ist aber die Wasserklemme. In dieser Zeit sind alle Werke leidend, und die Kohlenreserven lechzen unter der Ueberbelastung. Im Durchschnitt für 65 Klemmentage beträgt nun allein der Wasserverlust rund 15%, der Energieverlust also noch etwas mehr. In den Wirtschaftlichkeitsberechnungen über Schleusen mit und ohne Wasserverbrauch dürfen diese betriebstechnischen Schmerzen nicht mit einigen billigen Kilowattstunden abgegolten werden. Wo gute Jahresspeicher nicht erschließbar sind, da scheint mir die wasserlose Schleuse auf dem Marsche zu sein.

In vielen Fällen ergibt sich die **Verkuppelung von Schiffahrt, Wasserkraftnutzung und Talsperrenbau** heute als eine selbstverständliche Einheit. Es handelt sich dann lediglich darum, jede Einzelfrage nach technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu entscheiden. Wo dagegen Zweifel an der Zweckmäßigkeit der Verkuppelung bestehen, da hat man folgende drei Untersuchungswege zu gehen:

Erste Untersuchung: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Kraftwasserstraße als Gesamtheit gegenüber Eisenbahnen und Wärmekraftwerken gleicher Leistungsfähigkeit.

Zweite Untersuchung: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Kraftwerkes als selbständige Anlage ohne Schiffahrtseinrichtung, in Vergleich gestellt mit einer gleich leistungsfähigen Wärmekraftanlage. Wo ein geringes Aufnahmebedürfnis für Energie vorliegt, muß das berücksichtigt werden. Die Untersuchung kann beispielsweise ergeben, daß die Ueberlandversorgung reichlich von anderer Seite gedeckt ist, so daß man mit Energiepreisen für Großindustrie zu rechnen hat, die erheblich unter den Dampf-Energiepreisen liegen. Hier sind nicht mehr die Kohlenkosten der Vergleichsmaßstab, sondern die Erzeugungskosten günstig arbeitender Konkurrenzunternehmungen.

Dritte Untersuchung: Die Gegenüberstellung der Untersuchungen 1 und 2 ergibt den Anteil an Kosten und Rentabilität, der auf die Schiffahrt fällt. Ihre Parallelstellung zur Eisenbahn gleicher Leistungsfähigkeit zeigt die volkswirtschaftliche Rentabilität der Einrichtungen für die Schiffahrt. In dieser Weise wird auch die Wahl zwischen verschiedenen Linien entschieden.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beim Kraftwasserstraßenausbau sind also eine Durchdringung der Einzeluntersuchungen für Kraftwerke und Schiffahrtsstraßen. Sie sind reichlich mühsam, aber der wirtschaftliche Erfolg richtiger Planung lohnt diese Mühe.

Es entsteht nun die Frage: Sollen wir heute überhaupt noch **Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen** vornehmen? Heute, wo die ganze Wirtschaft krank ist? Die Frage ist unbedingt zu bejahen. Die Wirtschaft vor dem Kriege entsprach im allgemeinen den tatsächlichen volkswirtschaftlichen Werten, von wenigen Ausnahmen abgesehen. Diese Werte sind heute gegeneinander verschoben, werden aber nach Stabilisierung der Mark sich wieder in das richtige Verhältnis setzen. Mit dem Wertmesser der Goldmark läßt sich daher auch heute noch für die Zukunft rechnen. Allerdings müssen wir unter anderem einigen Montanprodukten, insbesondere der Kohle, eine etwas höhere Wertigkeit zugestehen, vor allem für das nächste Jahrzehnt. Dadurch stellt sich der Wasserkraftausbau günstiger als vor dem Kriege. Bei der privat-

wirtschaftlichen Rechnung mit Papiermark tritt das ganz besonders deutlich in die Erscheinung: Je mehr die Mark sinkt, desto günstiger ist der Wasserkraftausbau.

Wo sich kein Geld für Unternehmungen bereit stellen läßt, da müssen sie selbstverständlich unterbleiben. Grundfalsch ist es aber, wegen der Sorge um spätere Geldentwertungen von neuen Unternehmungen gänzlich abzusehen. Es kann heute als selbstverständlich gelten, daß eine Rückkehr zum normalen Geldwert ausgeschlossen ist. Lediglich um eine Devalvation kann es sich handeln, d. h. um eine Festlegung des neuen Geldwertes zu Kursen, die sich an den derzeitigen Stand der Geldentwertung anlehnen. Ein ähnlicher Fehler wie die Angst vor der Geldnormalisierung ist der Gedanke, aus der Rentierung älterer Anlagen Schlüsse auf die Rentabilität neuer Werke ziehen zu wollen. Man darf nicht vergessen, daß die hohe Rentabilität der Friedenswerke, sowie der in den ersten Jahren nach dem Kriege fertiggestellten Anlagen, lediglich auf dem Trugschluß der Geldentwertung beruht. Vielfach wird die Verwirrung noch dadurch vermehrt, daß man in Unkenntnis der wirtschaftlichen Bedeutung der Geldentwertung die Abschreibungen der alten Anlagen zu niedrig vorgenommen hat. Wenn es auch buchmäßig richtig ist, sie allein nach ihrem derzeitigen Bauwert abzuschreiben, so darf doch nicht vergessen werden, daß man damit das Unternehmen gewissermaßen dem Schicksal des Rentners ausliefert. Soll das Unternehmen lebensfähig bleiben, so muß der Geldentwertung entsprechend ein besonderer Erneuerungsfond geschaffen werden. Er muß so groß sein, daß nach tatsächlicher Unbrauchbarwerdung der technischen Einzelteile ein vollkommener Neuersatz zu dem derzeitigen Geldstande möglich wird. Dieser Gesichtspunkt ist vielfach nicht berücksichtigt worden, und man sonnt sich in der hohen Rentabilität der alten Wasserkraftanlagen. Die Steuergesetzgebung hat diesen Gedanken begünstigt. Wir, die wir neue Anlagen zu planen und auszuführen haben, sollten uns dessen stets bewußt sein, daß hier ein sehr verhängnisvoller Trugschluß vorliegt, und daß unsere Neuanlagen sich nur dann rentieren können, wenn sie bei der Berechnung nach fester Währung, also beispielsweise nach Goldwert, Goldverzinsung und Goldeinnahmen ordnungsmäßig rentabel sind und die Konkurrenz mit Wärmekraftanlagen aufnehmen können. Soll das möglich sein, so darf man sich nicht durch Phrasen über die hohe wirtschaftliche und volkswirtschaftliche Bedeutung der Wasserwirtschaft beirren lassen. In der Wirtschaft herrscht die Zahl, nicht das Wort. Nach wie vor steht die Wasserkraft in wirtschaftlichem Wettbewerb mit der Wärmekraft, und der Wasserweg in wirtschaftlichem Wettbewerb mit der Eisenbahn. Gerade wir Wasserwirte, die wir der Ueberzeugung sind, durch technisch vollwertige Wasserwirtschaft volkswirtschaftlich und privatwirtschaftlich wertvolle Unternehmungen schaffen zu können, sollten ängstlich darauf bedacht sein, daß nicht der gute Ruf dieser Unternehmungen durch Fehlschläge leidet. Es sei hier auf einen überaus interessanten und lehrreichen Vortrag von Klingenberg hingewiesen: „Die Zukunft der Energiewirtschaft Deutschlands." Klingenberg sagt dort unter anderem: „Allerdings kann die am falschen Platze gerührte Werbetrommel auch zu unrichtigen Ergebnissen führen, und diese Gefahr beginnt bei der manchmal übertriebenen Reklame für den Ausbau von Wasserkräften sich jetzt bereits zu zeigen. Es ist zweifellos, daß vielfach die Tendenz besteht, Wasserkräfte lediglich mit der Begründung des Schlagwortes ‚Kohlenersparnis' auszubauen, selbst dann, wenn die wirtschaftliche Berechtigung hierfür nicht festliegt, im sogenannten Interesse der Volkswohlfahrt. Die Urheber solcher Projekte fordern für diese große staatliche Zuschüsse, deren Verzinsung auf Jahre hinaus nicht erzielt werden kann. . . . Es steht durchaus nicht fest, ob auch im volkswirtschaftlichen Sinne es nicht richtiger wäre, solche Mittel zur Steigung der Kohlenförderung zur Verfügung zu stellen und beispielsweise die Kohlenproduktion durch das Abteufen neuer Schächte zu heben." Und dann weiter: „Die Nichtberücksichtigung der Phasenverschiebung zwischen Erzeugung und Verbrauch und die hieraus folgende fehlerhafte Bewertung findet sich überaus häufig auch bei größeren Wasserkraftprojekten und zwar in der Form, daß der Ausnutzungsfaktor der mittleren Leistung zu hoch angesetzt wird."

Meine Herren! Das sind harte Worte, aber ich muß sagen: Es ist ihnen die Berechtigung nicht abzusprechen. Mögen diejenigen, die mit Hausregeln und Ueberschlagsformeln ohne tiefere Erkenntnis der Wasserwirtschaft, der Kraft- und Geldwirtschaft unseren Naturschätzen zu Leibe gehen, sich eine Lehre daraus ziehen. Klingenberg ist es gelungen, durch peinlichste wirtschaftlich-technische Ausbildung jedes Einzelteiles seiner Wärmekraftanlagen die Baukosten für das Kilowatt von etwa 400 Goldmark bis auf 200 Goldmark zu verringern und damit die Rentabilität der Anlagen außerordentlich zu erhöhen. Auch in der Wasserwirtschaft muß der Grundsatz gelten: Klare Ueberschauung der wirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Gesamtplanung und peinliche wirtschaftlich-technische Ausgestaltung jedes einzelnen Teiles.

Unsere Technik ist heute so weit entwickelt, daß jede Wasserturbine Kraft erschließt, und daß jede Dynamomaschine Strom liefert. Selbst die wirtschaftlich kümmerlichsten Anlagen von Pfuscherhand, wie wir sie namentlich bei kleinen Anlagen vielfach finden, erscheinen daher äußerlich als Meisterwerke der Technik. Könnte man aber den wirtschaftlichen Mechanismus dieser Unternehmungen wie ein Triebwerk mit Rad und Hebel augenfällig arbeiten sehen, und in Diagrammen die wirtschaftlich vergäudeten Energien und nicht ausgenutzten wirtschaftlichen Möglichkeiten auszeichnen lassen, dann würde man erkennen, daß doch so manches wirtschaftlich krank ist und dem Volksvermögen nicht das herausgibt, was die Natur ihm zugedacht hat. Wenn zahlreiche Unternehmungen trotz dieser unsichtbaren Schwächen finanziell günstig arbeiten, so kann uns das nur ein Ansporn sein. Es zeigt, wie hohe Werte in der Wasserwirtschaft schlummern, wenn Werke trotz schlechten wirtschaftlichen Wirkungsgrades schon befriedigen. An den Ingenieuren ist es, durch sorgfältige, sachkundige und gewissenhafte Planung dafür zu sorgen, daß diese deutschen Naturschätze auch wirklich bis zur Grenze ihrer Wertigkeit für die Gesamtheit erschlossen werden. Ob diese Erschließung durch Staat, Gemeinde oder Privathand erfolgt, ist gleichgültig. Nicht die Form der Unternehmungen ist das Ausschlaggebende, sondern der Geist, der sie beseelt. Solcher Geist muß die Planungen leiten, der mit genialer Schöpferkraft neue Wirtschaftsmöglichkeiten formt und diese Möglichkeiten dann mit kühl wägender Vernunft nach Wert und Unwert scheidet.

Die Schiffswerft von J. W. Klawitter, Danzig.

(Vergl. hierzu den Aufsatz „Danziger Werften" im Heft 19, S. 296.)

Wenn in Danzig von einer bodenständigen Industrie gesprochen wird, so hat man an den Schiffbau in erster Linie zu denken. Ein Seehandelsplatz von der Bedeutung, die Danzig bereits zur Zeit der Hanse hatte, erforderte naturgemäß für Bau und Ausbesserung seiner Handelsschiffe genügend große und geeignete Werftplätze, und aus Danzigs Gesetzbüchern entnehmen wir, daß bereits im 14. Jahrhundert auf der Brabank (Bragebank) und Lastadie (später auch am Kielgraben) der Schiffsbaumeisterei Gelände für Schiffbauzwecke vom Staate mietweise überlassen wurde. Unter den Namen, die in der Schiffbaugilde sich seit länger als 200 Jahren in Danzig nachweisen lassen, und die heute noch hier dem Beruf der Väter folgend obliegen, steht unbestritten der Name Klawitter in erster Reihe.

Bereits 1712 finden wir einen Schiffbauer George Klawitter, auf dem Strohdeich wohnhaft, und dort hat auch noch ein Urahne der jetzigen Inhaber der Klawitterwerft, Joh. Jacob Klawitter, sein Gewerbe betrieben. Dessen Sohn verlegte die Werft nach der Brabank, und dort sind bis zum Jahre 1875 (länger als 50 Jahre) die meisten der Danziger „Kauffartheisegeln" im 19. Jahrhundert vom Stapel gelaufen.

Joh. Wilhelm Klawitter war es, der — auf dem Gelände der späteren preußischen Marinewerft, da der Brabanker Platz nicht ausreichte — die erste preußische Dampfkorvette 1850-51 erbaute.

Obgleich die Schiffe der Danziger Reederei fast ausnahmslos aus polnischem Eichenholz gebaut wurden (es wurden zeitweilig 5—6 Segelschiffe im Jahre auf Stapel gelegt), beschränkte sich Joh. Wilh. Klawitter, der Gründer der Firma, doch nicht auf den Holzschiffbau. Er selbst war als junger Mann in England gewesen und schickte seine Söhne gleichfalls dahin, um dort die erforderlichen Kenntnisse für den Eisenschiffbau bei Scott Russel zu erwerben. 1841 baute er die ersten eisernen Flußdampfschiffe in Danzig, denen 1855 der erste Danziger eiserne Handelsdampfer folgte.

Im Jahre 1853 errichtete Joh. Wilh. Klawitter ein hölzernes Schwimmdock, das erste im preußischen Staate, auf seiner Werft, das bis zum Jahre 1904 im Betrieb war und bis 1870 neben der Handelsflotte der preußischen Kriegsmarine zur Reparatur ihrer Fahrzeuge diente.

Als im Jahre 1875 das letzte hölzerne Segelschiff vom Stapel in Danzig gelaufen und damit der Sieg des Eisenschiffbaues über den Holzschiffbau vollkommen geworden war, machte sich die Verlegung der alten Betriebsstätte auf Brabank notwendig. Julius Wilhelm Klawitter, ein Sohn Joh. Wilh. Klawitters, der nach dessen Tode 1863 die Werft übernahm, erwarb im Jahre 1865 das jetzige Werftterrain am „Polnischen Haken". Er stellte auf dem neuen Werftgelände zwei Patentdampflips, die jetzt noch in Betrieb sind, auf, und nach und nach wurden sämtliche Ein-

richtungen für den Schiffbau von Brabank auf den polnischen Haken überführt.

Erschwerend für die Neueinrichtung der Werft waren die einschränkenden Baubestimmungen, die Danzig als Festung auferlegt waren und die keine gemauerten Kesselfundamente und keine gemauerten Schornsteine gestatteten. Die Betriebswerkstätten mußten aus dem leichtesten Material ausgeführt werden. Erst im Jahre 1901 fielen die Rayonschranken, und nun erst konnte mit dem Ausbau der Werft nach modernen Grundsätzen begonnen werden.

Inzwischen errichtete Jul.-Wilh. Klawitter auf Brabank 1886 eine Metallgießerei, 1887 eine Eisengießerei, 1888 begann er mit dem Neubau einer Maschinenfabrik, 1890 baute er eine moderne Kesselschmiede mit hydraulischen Werkzeugen, der 1894 eine Kupferschmiede folgte. In den Jahren 1899-1901, nachdem die letzte der für den Eisenschiffbau mitarbeitenden Werkstätten nach dem polnischen Haken übergesiedelt war, wurde der Erweiterungsbau der Maschinenfabrik vorgenommen und diese mit modernen Werkzeugen, elektrischen Kränen usw. ausgestattet.

Unterdessen war das neue Werftgrundstück durch Ankauf eines 60 000 qm großen benachbarten Geländes vergrößert worden.

1904 wurde nach dem Fall der Rayonschranken mit der Errichtung einer neuen Licht- und Kraftzentrale für die Werft begonnen. Die Überführung der Betriebsmaschinen aus den alten Holzwerkstätten in die massiven Räume hatte schon seinen Anfang genommen, als ein mächtiges Schadenfeuer in der Nacht zum 2. April 1905 den größten Teil der alten Werkstätten einäscherte. Dadurch wurde die Errichtung der neuen modernen Werkstätten beschleunigt, so daß die Werft seit 1906 in der Lage ist, allen an sie herantretenden Ansprüchen nicht nur zu genügen, sondern auch diese Arbeiten in modernen Betriebswerkstätten unter Anwendung vervollkommneter Arbeitsmaschinen und Werkzeuge zu erledigen.

In der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts beschränkte sich die Werft auf den Bau hölzerner Segler. In den Jahren 1827 bis 1875 wurden 118 Segler mit zusammen 34 237 Normallasten zu 2000 kg gebaut. 1892 wurde als einziges stählernes Segelschiff die Bark „Atlantic" für die Weser geliefert.

An eisernen Frachtdampfern von 100 bis 2200 t Tragfähigkeit wurden 74 Stück hergestellt, außerdem etwa 82 Flußschraubendampfer, 29 Seitenraddampfer, 19 Hinterraddampfer, 6 Seeleichter, 163 Transportfahrzeuge aller Gattungen und 37 Sauge- und Eimerbagger, Kutter, Kranpontons, Getreideelevatoren, Seilschiffe, eiserne Schwimmtore usw.

Auch im Kriegsschiffbau hat sich die Firma betätigt. Sie baute sieben Kanonenboote und Küstenwachtschiffe neben der oben erwähnten Dampfkorvette „Danzig".

Im ganzen sind auf der an der Weichsel angelegten Werft bis jetzt 402 Schiffe erbaut worden.

Im Jahre 1904 wurde ein neues Schwimmdock, das von der Werft selbst erbaut ist, in Betrieb genommen. Auch wurde zu dieser Zeit ein 60 t-Schwimmkran angeschafft, dessen Ponton ebenfalls im eigenen Betrieb hergestellt ist.

Wie aus der obigen Aufstellung hervorgeht, hat sich die Firma Klawitter auf allen Gebieten des Schiffbaues mit gutem Erfolg betätigt. Neuerdings sind speziell für den Schiffsbetrieb neue moderne Maschinen angeschafft worden, die demnächst aufgestellt werden sollen. Darunter sind zu nennen: Schnellbohrmaschinen, Versenkmaschinen, eine große Plattenwalze und eine Tafelschere.

Nach Fertigstellung des mit der Aufstellung der Maschinen verbundenen Erweiterungsbaues wird die Werft ihre Leistungsfähigkeit weiter bedeutend heraufsetzen können.

H. Mankowski.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Mitteldeutsche Ausstellung Magdeburg.

Trotz des ausnahmsweise ungünstigen Wetters war der Besuch der Miama Ende September ein äußerst zufriedenstellender. Acht bis auf den letzten Platz besetzte Extrazüge trafen am letzten Sonntag des September aus der nächsten und weiteren Umgebung (Braunschweig, Roßlau, Dessau, Merseburg, Blankenburg usw.) in Magdeburg ein, so daß in den Vormittagsstunden bereits die bekannten Besuchsrekordziffern annähernd erreicht waren.

Infolge des außerordentlichen Zuspruchs, dessen sich die Ausstellung aus allen Teilen des Reiches wie auch aus dem Auslande erfreut, wird die Ausstellung unter allen Umständen bis zum 31. Oktober d. J. geöffnet bleiben. Die Auswirkung der gesamten Propaganda, nicht zum wenigsten unterstützt durch die von Mund zu Mund gehende Propaganda von seiten der bisherigen Ausstellungsbesucher, wird auch im Oktober die erhofften Resultate zeitigen und sich in durchaus befriedigenden Besucherzahlen äußern.

Einfuhr von Schiffen. Die Außenhandelsstelle für Schiffe, Berlin, hat nach nunmehriger näherer Prüfung der Frage, inwieweit die Einfuhr der in Belgien befindlichen ehemals deutschen Schiffe in Betracht kommen kann, folgende Richtlinien aufgestellt, nach denen der einzelne Antrag auf Einfuhrbewilligung zu behandeln ist.

1. Die Einfuhr kann in Ausnahmefällen gestattet werden nach Maßgabe eines tatsächlich vorhandenen Bedürfnisses.

2. Die Einfuhr kann den vormaligen Besitzern eines solchen Schiffes bevorzugt genehmigt werden, sofern sie selbst es wieder in Fahrt stellen.

3. Anderen deutschen Käufern kann die Einfuhr nur gestattet werden, wenn sie eine Verzichtserklärung des deutschen Vorbesitzers beibringen und wenn sie das Schiff selbst in Fahrt stellen.

4. Die Instandsetzung zur Einfuhr beantragter Schiffe muß, abgesehen von den Arbeiten, die zur sicheren Überführung erforderlich sind, auf deutschen Werften erfolgen.

5. In besonders gelagerten Fällen, insbesondere sofern die Anwendung dieser Richtlinien gewisse Härten oder wirtschaftliche Nachteile für den Antragsteller nach sich ziehen sollte, kann nach Billigkeitsgrundsätzen und abweichend von den vorstehenden Richtlinien verfahren werden.

6. Die Einfuhranträge unterliegen der gutachtlichen Vorprüfung durch die Einfuhrkommission.

7. Die Einfuhrkommission hat das Recht, eine Preisprüfung vorzunehmen.

Anträge auf Einfuhrbewilligung sind an die Außenhandelsstelle für Schiffe, Berlin NW 40, Kronprinzenufer 19, zu richten.

Werden die geplanten Hafenbauten bei der steigenden Geldentwertung zur Ausführung kommen? Im Gebiete der westdeutschen Kanäle sowohl wie auch im Rheingebiete ist eine Anzahl neuer Hafenanlagen und Erweiterungen geplant bzw. zum Teil schon in Angriff genommen, deren Ausführung bzw. Fertigstellung infolge der fortschreitenden Markentwertung wohl in Frage gestellt werden könnte. Nicht allein die notwendigen Materialien, sondern auch die Arbeiter- usw. Löhne sind seit der Herstellung und Genehmigung der Pläne so gewaltig gestiegen, daß auch die meist angenommenen Erhöhungen von 50 Prozent bei weitem nicht ausreichen. Im Rheingebiet handelt es sich u. a. um Hafenbauten der Städte Köln und Wiesbaden (in Biebrich und Schierstein nach vollendeter Eingemeindung), im Kanalgebiete um den Ausbau der Häfen Wanne und Dortmund, sowie um die beabsichtigten Hafenneuanlagen der Firma August Thyssen-Mülheim (Ruhr) am Lippeseitenkanal bei der projektierten Schachtanlage „Die Lippe" und des Klöckner-Konzern, der nach entsprechenden Eingemeindungen im Landkreise Dortmund die Anlage eines großen Hüttenwerkes bei den Zechen „Viktor" und „Ickern" mit Hafen am Dortmund-Ems-Kanal in Aussicht genommen hat. Es dürfte nicht ausgeschlossen sein, daß vielleicht ein Teil der neuen Häfen vorläufig noch nicht zur Ausführung kommt; doch wäre es zu wünschen, daß in den bevorstehenden und bereits begonnenen Erweiterungsanlagen kein vollständiger Stillstand eintritt. Die geplanten Hafenanlagen sind notwendig, um einmal den steigenden Verkehr besser bewältigen zu können, zum andern dem Mangel an geeigneten Lager- und Bauplätzen am Wasser und an den Hafenbahnen abzuhelfen und endlich die gesamten Hafenanlagen entsprechend rentabler zu gestalten als es bei oft engen Verhältnissen in der Gegenwart möglich war. Es ist zu berücksichtigen, daß in der Kriegs- und Nachkriegszeit keine oder nur ganz geringe Hafenanlagen erbaut wurden. Erst der ständig zunehmende Verkehr über die Wasserstraßen des Westens hat den Hafenverwaltungen wieder den Mut gegeben, mit Erweiterungsplänen vor die Gemeindevertretungen hinzutreten und um die notwendigen Geld- bzw. Bewilligungen anzugehen. Wenn die gesamten Pläne in der Jetztzeit auch nicht zur vollständigen Durchführung kommen, so ist es im Interesse unserer Binnenschiffahrt erwünscht und notwendig, wenigstens das Allernotwendigste mit den bereits zur Verfügung gestellten bzw. bewilligten Mitteln zur Ausführung zu bringen. Die übrigen Bauten der Städte und Siedlungsgesellschaften läßt man trotz der enorm gestiegenen Kosten nicht alle halbfertig stehen, sondern sucht mit den vorhandenen Mitteln und notwendigen Zuschüssen zu vollenden, was notdürftig fertiggestellt werden muß.

Mögen die Hafenverwaltungen in ähnlicher Weise die geplanten Hafenerweiterungen auch in der Jetztzeit fertigzustellen suchen! Die Binnenschiffahrt und andere Interessenten werden sicherlich die Bemühungen in jeder Weise unterstützen.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Bericht der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort über die Lage der Rheinschiffahrt im Monat September 1922.

Die Lage der Rheinschiffahrt war im Monat September durchweg gut und der Wasserstand, wie auch im Vormonat, günstig. Der Cauber Pegel bewegte sich durchschnittlich in einer Höhe von 3 m. Sein niedrigster Stand war 2,46 m am

1. September, sein höchster am 19. September mit 3,92 m. Am Schluß des Berichtsmonats, am 29. September, zeigte er 2,83 m an. Infolge des durch die anhaltend regnerische Witterung günstigen Wasserstandes konnten die für den Oberrhein bestimmten Kähne bis zum Berichtstage durchweg vollästig abladen und auch meistenteils ungeleichtert noch Straßburg erreichen.

Die Zufuhr zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen hat im Vergleich zum Vormonat nachgelassen. Der Kohlenversand ließ in den hiesigen Häfen trotz der günstigen Wasserverhältnisse anfangs sehr zu wünschen übrig. In der zweiten Hälfte des Monats hat er sich dann für den Oberrhein auf zirka 14 000 t je Tag erhöht, ist aber in den letzten Tagen wieder zurückgegangen. Die Fertigstellung der an den hiesigen Kippern in Ladung liegenden Schiffe ging denn auch nur langsam vor sich und verursachte durch übermäßig langes Warten auf Ladung einen dauernden Mangel an Kahnraum.

Der Frachtenmarkt war im allgemeinen im Berichtsmonat fest und die Nachfrage nach Kahnraum äußerst stark. Frachtsätze wurden, wie auch im Vormonat, an der hiesigen Schifferbörse nicht notiert.

Die Tagesmiete, die zu Beginn des Monats 5—5,50 M. je Tag und t Tragfähigkeit, Basis Rhein—Ruhrhäfen—Mannheim, betrug, stieg bis zu Ende des Monats auf 7,50 M. je Tag und t Tragfähigkeit, Basis Rhein—Ruhrhäfen—Mannheim, ist also um etwa 50 % gestiegen.

Der Schleppbetrieb nach dem Oberrhein war allgemein still, da wenig Schleppgut vorhanden war. Nur zu Beginn des Berichtsmonats war das Angebot an Schleppgut etwas stärker.

Die Schlepplöhne von den Rhein-Ruhrhäfen nach Mannheim stellten sich am 1. September auf 300/350, hielten sich bis zum 9. auf 350 M., um dann am 11. auf 325 M. zu fallen. Sie betrugen dann vom 14. bis 16. 320/325, vom 18. bis 20. 315/325 M. und am 21. und 22. September 315 M., am Schluß des Berichtsmonats wurden 315/350 notiert.

Die Kipperleistungen betrugen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen im 1. Drittel der Berichtszeit durchschnittlich 18 616,5 t arbeitstäglich, im 2. Drittel durchschnittlich 22 377,6 t und im letzten Drittel durchschnittlich 24 009,5 t arbeitstäglich, wiesen also eine dauernde Steigerung auf. Die Zahl der nach dem Oberrhein abgeschleppten Kähne betrug in der Zeit vom 1. bis 28. September 544 Kähne mit 546 948 t (vom 1. bis 27. August 656 Kähne mit 652 634 t). Nach dem Main wurden in der gleichen Zeit 11 Kähne mit 10 284 t abgeschleppt (im Vormonat 14 Kähne mit 10 765 t).

In der Getreidespedition hat der Privatimport infolge Steigens der Valuta fast gänzlich aufgehört, so daß das Gewerbe zum Stillstand gekommen wäre, wenn nicht die Reichsgetreidestelle zu größeren Einlagerungen übergegangen wäre. Hierdurch war es möglich, die Arbeiterschaft größtenteils zu beschäftigen. Die Aussichten für die Zukunft sind indessen sehr schlecht.

Hinsichtlich der übrigen Spedition in den Duisburg-Ruhrorter Häfen waren die Leistungen in der ersten Hälfte des Monats gut. Dann traten allerdings am 16. September die Kranmaschinisten und Hafenarbeiter mit neuen Forderungen hervor, deren außerordentliche Höhe nach Ansicht der Arbeitgeberseite unmöglich zu bewilligen war. Der daraufhin erfolgende passive Widerstand der Arbeitnehmer hat die Umschlagsfirmen nicht unbedeutend geschädigt. Da eine Einigung über die Lohnforderungen nicht zu erzielen war, ist ein Schiedsspruch herbeigeführt worden. Danach wurden die Löhne der Hafenarbeiter von 640 M. für die erste Septemberhälfte ab 16. September auf 870,50, also um rund 36 %, erhöht, ihre Forderungen auf eine 100- bezw. 80prozentige Lohnsteigerung also um etwa die Hälfte heruntergedrückt.

Patente für Schiffsmaschinisten auf Rheindampfern.

Vom technischen Aufsichtsbeamten der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft werden fortgesetzt verkeilte oder überlastete Sicherheitsventile auf Rheindampfern angetroffen. Die Bestrafung der Unternehmer aus solchen Anlässen ist bis jetzt nicht imstande gewesen, die Ventilüberlastung zu verhindern. In den meisten Fällen trifft den Unternehmer kein persönliches Verschulden. Die Zahl der Dampfer ist verhältnismäßig gering, auf denen der Unternehmer selbst mitfährt. Zumeist sprechen auch die Umstände dafür, daß die Überlastungen ohne sein Wissen und ohne seinen Willen geschehen. Der Genossenschaftsvorstand verspricht sich erst dann eine wirksame Abhilfe, wenn der Maschinist selbst für seine Handlungsweise verantwortlich gemacht wird.

In zwei wichtigen Beschlüssen ist die Genossenschaftsversammlung dieser Ansicht beigetreten. Zunächst beschloß sie im vorigen Jahre, in die Unfallverhütungsvorschriften die Bestimmung aufzunehmen, daß der Betriebsunternehmer, falls er nicht selbst auf dem Schiffe mitfahre, die ihm nach den Unfallverhütungsvorschriften obliegenden Pflichten geeigneten Betriebsleitern, besonders den Kapitänen, Erstmaschinisten und dergl., zu übertragen habe. Alsdann soll diese selbst die volle Verantwortung für ihre Handlungen treffen. In diesem Jahre hat die Genossenschaftsversammlung mit allen gegen zwei Stimmen und bei einer Stimmenenthaltung die Frage des Genossenschaftsvorstandes bejaht, ob die Maschinisten zum Erwerbe eines Patentes (Befähigungszeugnisses) verpflichtet werden sollen, das ihnen bei grober Pflichtverletzung entzogen werden könne. Nach dem Vorbilde des Rheinschifferpatentes soll das Zeugnis durch Ableistung einer gewissen Dienstzeit, nicht durch Prüfung auf Kenntnisse, erworben werden können. Zugleich soll, wie beim Rheinschifferpatent, der Nachweis der Unbescholtenheit gefordert werden. Hierauf werde nicht geringer Wert gelegt. Die im Dienste befindlichen Schiffsmaschinisten sollen das Patent ohne weiteres erhalten, wenn sie die entsprechende Dienstzeit sowie Unbescholtenheit nachweisen. Für die Einziehung und Zurücknahme des Patentes sollen ebenfalls die Bestimmungen des Art. 20 der Rev. Rheinschiffahrtsakte bezüglich der Rheinschifferpatente die Grundlage bilden.

Bezeichnend ist, daß an der Weser keine Ventilüberlastungen angetroffen werden. Dort wird schon seit langer Zeit das Befähigungszeugnis von den Schiffsmaschinisten gefordert. Es beruht auf einer förmlichen Prüfung der Kenntnisse. Von einer solchen Prüfung glaubten Genossenschaftsvorstand und Genossenschaftsversammlung am Rhein absehen zu können, weil das Rheinschifferpatent in den Erfordernissen einer gewissen Dienstzeit und dem Nachweise der Unbescholtenheit sich bisher als ausreichend erwiesen habe. Die Prüfung auf Eignung des Schiffsmaschinisten für seinen Dienst glaubte man nach wie vor dem einzelnen Betriebsunternehmer überlassen zu sollen, der selbst ein Urteil sich darüber zu bilden habe, ob der Bewerber für den Dienst bei ihm geeignet sei. Für die Bschlüsse war letzten Endes entscheidend, daß der Schiffsmaschinist veranlaßt werde, sein Patent sich zu erhalten und dessen Besitz nicht durch grobe Pflichtverletzung in Gefahr zu bringen.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Im Gebiet der Ruhrkohlenzechen war die Kohlenverladung über die Kanäle in östlicher Richtung in der Berichtswoche flau. Gegenüber der Vorwoche ist der Versand im Nah- und Fernverkehr noch weiter zurückgegangen. Die Verfrachtung an Kohlen von Kanal- und Zechenhäfen in westlicher Richtung zum Rhein war dagegen lebhaft; auch der Eisenbahnversand, der täglich 21 000 Wagen erforderte, war gut. Da die Eisenbahnverwaltung an einzelnen Tagen der Berichtswoche nicht in der Lage war, die gewünschten Leerwagen den Zechen restlos zuzuführen, so nimmt man an, daß der jetzt geringe Wagenmangel sich infolge des zunehmenden Versands landwirtschaftlicher Erzeugnisse von Tag zu Tag vergrößern wird. Es würde dann, wie in früheren Zeiten des herrschenden Wagenmangels, die Kanalschiffahrt wieder mehr für den Kohlenversand herangezogen. In Zeiten der Not entsinnt man sich der Binnenschiffahrt, die dann wieder aushelfen muß. Das Schleppamt erledigte den geringen Verkehr prompt.

Die Güterzufuhr von deutschen Nordseehäfen in den Industriebezirk war auch in der Berichtswoche nicht ganz so lebhaft, wie man es wohl erwarten mußte. Die gehoffte Besserung soll erst in der laufenden Woche sich auswirken. Da die Zufuhren an Eisenerz in Emden gut waren, so befürchtet man, daß bei dem geringen Kohlenversand zur Nordsee in der nächsten Woche Kahnraummangel eintreten wird. Die Uebernahme der Güter dürfte dann wasserseitig nicht restlos erfolgen können. Es wäre daher zu wünschen, daß die Kohlenverfrachtung in östlicher Richtung besser würde. Die Umschlagsbetriebe konnten in manchen Häfen infolge der geringen Einfuhr nicht voll beschäftigt werden. Die Verfrachtungen von Häfen der Weser und aus Hannover usw. zum Westen sind in der Berichtswoche zurückgegangen und bewegten sich in mäßigen Grenzen.

In Emden war die Zufuhr an Eisenerz lebhaft, so daß die Umschlagsbetriebe stark beschäftigt waren. Getreide ist dagegen nur wenig verladen worden. Es gelang den Schiffahrttreibenden jetzt noch, für die Uebernahme und Wasserverfrachtung der angekommenen Güter den notwendigen Kahnraum zu stellen. Doch befürchtet man, daß sich in der nächsten Woche ein Mangel an leeren Kähnen bemerkbar macht.

Die Lohnfrage wird wohl im Laufe dieser Woche im Kanal- und Rheingebiet durch Schlichtungsverhandlungen mit einem Vertreter des Reichsarbeitsministeriums erledigt werden.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund	49 (38)	41 (32)	90 (70)	35 (24)	2 (2)
Hamm i. W.	11 (17)	15 (19)	26 (36)	11 (17)	1 (4)
Münster i. W.	13 (25)	15 (28)	28 (53)	12 (24)	0 (2)

Wanne-West:	Kohlenumschlag	34591	(33344) t
Ost:	Umschlag auf Schiff	680	(1885) t
	Umschlag von Schiff	680	(1885) t
	Zufuhr von Eisenbahn	2241	(977) t
	Abfuhr zur Eisenbahn	2664	(2102) t
Unser Fritz:	Kohlen- und Koksumschlag	7709	(8748) t
Hafen Nordstern:	Kohlenumschlag	7650	(6590) t

Schleuse Münster:
Südl. Richt.: 48 (47) Schleppzüge mit 82 (98) beladenen Kähnen mit 42483 (49386) t. Nördl. östl. Richt.: 44 (42) Schleppzüge mit 114 (103) beladenen Kähnen mit 57574 (56678) t.

Dortmund, 11. Oktober. Verkehr und Güterumschlag zeigten in der Berichtswoche gegenüber der Vorwoche wieder eine Zunahme. Es wurde außer Eisenerz Getreide eingebracht. Die Güterausfuhr war wiederum mäßig. Die Umschlagsbetriebe konnten besser beschäftigt werden; auch im Verkehr auf Hafen- und Kleinbahn machte sich der bessere Wasserumschlag bemerkbar. Es verkehrten in den hiesigen Häfen 90 (70) Schiffe, von denen 49 (38) ein- und 41 (32) ausgelaufen sind. Beladen gingen 35 (24) Schiffe mit Eisenerz usw. ein, außerdem wurden 3 (3) leere Kähne eingeschleppt. In derselben Zeit verließen 2 (wie in der Vorwoche) beladene Schiffe, sowie 28 (19) leere Kähne und 11 (11) Schleppdampfer den Hafen. Die weiteren Verkehrsaussichten in der Gütereinfuhr von Emden sind infolge der starken Erzzufuhr nicht ungünstig. Man befürchtet in Schiffahrtskreisen in nächster Zeit Kahnraummangel infolge geringer Kohlenverfrachtung über die Kanäle in östlicher Richtung.

Hamm i. W., 11. Oktober. In der Berichtswoche sind 11 (17) beladene Schiffe mit 5618 (7882) To. Steinkohlen, Koks, Grubenholz und Roggen angekommen. Abgeschleppt sind 14 (15) leere Schiffe und 1 (4) Schiff mit 610 (911) To. Weizen (Getreide und 1254 To. Zement und Kohlen). Umgeschlagen wurden vom Wasser insgesamt 7515 (8153) To. Steinkohlen, Koks, Grubenholz, Roggen und Salz. Zum Wasser gingen 841 (1795) To. Zement und Weizen (Kohlen, Weizen und Zement). — Während des Monats September 1922 sind 45 Schiffe mit 23 931 To. Steinkohlen, 1 Schiff mit 371 To. Koks, 1 Schiff mit 550 To. Braunkohlen, 4 Schiffe mit 2554 To. Eisenknüppel, 14 Schiffe mit 4365 To. Getreide, 3 Schiffe mit 1066 To. Grubenholz, 1 Schiff mit 515 To. Salz und 2 leere Schiffe, zusammen 71 Schiffe mit 33 352 To. Güter angekommen. Abgeschleppt wurden 55 leere Schiffe, 3 Schiffe mit 1790 To. Zement, 2 Schiffe mit 1377 To. Kohlen, 5 Schiffe mit 2258 To. Getreide, 1 Schiff mit 205 To. Eichenstammholz oder zusammen 66 Schiffe, von denen 11 beladen waren mit 5630 To. Gütern.

Münster, 11. Oktober. In der Berichtswoche liefen in den Häfen insgesamt 1 leerer Kahn und 12 beladene Kähne ein, die folgende Lademengen anbrachten: 777 To. Kohlen, 285 To. Koks, 375 To. Briketts, 210 To. Torfstreu, 2251 To. Weizen, 841 To. Roggen. Gesamtladung betrug 47 397 To. Der Ausgang bestand in 15 leeren Kähnen. Die Umschlagsvorrichtungen waren mäßig beschäftigt.

Schleuse Münster, 11. Oktober. Zu Berg fuhren 48 Schleppzüge mit 59 leeren und 82 beladenen Kähnen mit 42 483 To. Zu Tal fuhren 44 Schleppzüge mit 2 leeren und 114 beladenen Kähnen mit 57 574 To.

Gelsenkirchen, 11. Oktober. Im Monat August gestaltete sich der Verkehr bei den im hiesigen Stadtgebiete liegenden Häfen wie folgt: Stadthafen. Angekommen sind 8 (6 im Vormonat) Schiffe mit 3395 (3138) To. und ausgelaufen 8 (6) Schiffe mit 584 (0) To. Der Eingang über die Reichsbahn betrug 14 642 (11 926) To. und der Ausgang 6846 (3952) To. — Hafen Grimberg. Der Schiffseingang betrug 133 (132), der Ausgang betrug 136 (140) Schiffe. Eingegangen sind 62 623 (43 738) To., ausgeführt 38 580 (33 980) To. — Zechenhafen Graf Bismarck. (Ein Drittel des Gesamtumschlags, da ein Teil der Zeche nicht auf Gelsenkirchener Gebiet liegt.) Es liefen 115 (127) Schiffe ein und 131 (127) aus. Der Umschlag betrug 77 140 (67 821) To. — Zechenhafen Wilhelmine Viktoria. Der Schiffsein- und -Ausgang betrug je 85 Schiffe; die Güterausfuhr belief sich auf 50 362 (47 853) To. — Der Zechenhafen Nordstern (A.-G. Phönix) hatte im August eine Kohlenausfuhr von 34 745 (24 325) To.

Wanne, 11. Oktober. In der Berichtswoche wurden im Westhafen 34 591 (33 344) To. umgeschlagen. Im Osthafen betrug der Umschlag 680 (1885) To. Ueber die Reichsbahn liefen zu 2241 (977) To., abgefahren wurden 2664 (2101) To.

Hafen Unser Fritz, 11. Oktober. In der Berichtswoche wurden 7709 (8748) To. Kohlen und Koks umgeschlagen.

Hafen Nordstern, 11. Oktober. Der Hafenumschlag in der Berichtswoche betrug 7650 (6590) To.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Hannover, 11. Oktober. Der Verkehr in den verschiedenen hannoverschen Häfen hat in der Berichtswoche gegenüber der Vorwoche nachgelassen. Es macht sich jetzt die gegen Ende vorigen Monats schlechte Zechenzuteilung bemerkbar. 36 (39) mit 19 398 (21 058) To. kamen in den hiesigen Hafen an. Die Zufuhr an Rückladung war jedoch bedeutend besser als in der Vorwoche. 41 (39) Kähne, darunter 15 leere mit 13 101 (8625) To. verließen die hannoverschen Häfen.

Bremen, 11. Oktober. (Weser-Kanal-Verkehr.) Der Wasserstand der Weser ist im Laufe der Berichtswoche infolge recht ergiebiger Regenfälle auf 3,03 am 7. 10. gestiegen, so daß die Schleppkähne von und nach Bremen voll ausgenutzt werden konnten. Das Ladungsangebot war gegenüber den Vorwochen geringer; befördert wurde hauptsächlich Getreide. Die Zuteilung von Ladezechen im Talverkehr vom Industriegebiet war auch in der vergangenen Woche nicht gut. Es wurden deshalb im Kohlenrevier leer liegende Fahrzeuge zum Warten gezwungen. Von der Oberweser wurden hauptsächlich Mauersteine und Kalksteine verfrachtet.

Emden, 11. Oktober. In der Berichtswoche sind hier zirka 20 500 To. Eisenerze von Skandinavien, zirka 21 000 To. englische Kohlen, 1800 To. Holz und 500 To. Getreide von der Ostsee angekommen. Da noch mehr Leerraum als in der Vorwoche verfügbar war, so konnte bis auf einen kleinen Rest, der auf Waggons ging, wasserseitig abgenommen werden. Seewärts wurden zirka 7500 To. Kohlen nach der deutschen Ostsee, zirka 3000 To. Reparationskohlen nach Frankreich und zirka 100 To. Eisen nach Rußland verladen.

d) Elbe und Saale.

Monatsbericht für September 1922 über die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe.

Der Wasserstand war infolge der reichlichen Niederschläge im Berichtsmonat durchweg günstig, so daß der Schiffahrtsbetrieb unbehindert vor sich gehen konnte und Störungen vermieden blieben. Der Magdeburger Pegel schwankte zwischen + 144 und + 61 cm; die zulässige Tauchtiefe von Hamburg nach der Mittelelbe bewegte sich zwischen 130 cm und Vollschiffigkeit, nach Sachsen zwischen 110 und 160 cm, nach Böhmen zwischen 100 und 140 cm. Das geringe Güterangebot und die durch den günstigen Wasserstand ermöglichte größere Ausnützung der Fahrzeuge brachten es mit sich, daß an verschiedenen Plätzen sich größere Kahnreserven ansammelten.

Das Berggeschäft ab Hamburg war gegenüber dem Vormonat etwas schwächer. Die seeseitigen Zufuhren waren leider sehr gering und der Güterverkehr stand in keinem Verhältnis zu den vorhandenen Räumen. Im wesentlichen kam Getreide zur Verschiffung, daneben sind noch einige Kopratransporte zu erwähnen. Die Verfrachtungen an englischer Steinkohle haben im September einen Rückgang erfahren, einmal wohl des hohen Preises wegen, andererseits, weil die deutsche Reichsbahn, welche als wesentlichster Bezieher in Frage kam, nunmehr ihre Bestände ausgiebig ergänzt haben dürfte. Nicht zuletzt scheint die geringe Güterbewegung darauf zurückzuführen sein, daß die Verfrachter im letzten Monatsdrittel den Schienenweg aus dem Grunde vorzogen, da sie bei direktem Bahntransport für die Weiterbeförderung vom Umschlagplatz bis zur eigentlichen Bestimmungsstation nicht die Lasten der zum 1. Oktober angekündigten 100 proz. Bahntariferhöhung tragen wollten. Eine Veränderung der Schiffsfrachten hatte zunächst nicht stattgefunden, erst in den letzten Tagen wurde entsprechend der allgemeinen Teurung für Güter der Klasse A und B eine Erhöhung vorgenommen. Gleichfalls mußten die Hamburger Nebengebühren abermals erhöht und die Kahnliegegelder ab 1. Oktober 1922 auf 4,50 M. per Vermessungstonne und Tag heraufgesetzt werden.

An der Mittelelbe war der Verkehr verhältnismäßig schwach. Es wurden zwar einige Ladungen Kali- und Steinsalze nach Hamburg—Lübeck befördert, jedoch reichten diese nicht aus, um den vorhandenen Leerraum genügend auszunutzen. Dazu kam, daß die Salzwerke infolge starken Mangels an Eisenbahnwaggons ihren Verpflichtungen zur rechtzeitigen Lieferung der Salze nicht nachkommen konnten, wodurch die vorgelegten Fahrzeuge z. T. recht lange auf ihre Ladung warten mußten. Die Grundfracht für Massengut in ganzen Kahnladungen hielt sich während des Monats auf 22 M. per 100 kg. Das Geschäft nach der Oberelbe, welches sich in der ersten Hälfte des Monats verhältnismäßig gut anließ, flaute später ebenfalls sehr ab und es kamen nur noch geringe Mengen Steinsalze zur Verschiffung.

An den sächsischen Plätzen war der Verkehr nicht erheblich, die Ankünfte bestanden hauptsächlich aus Getreide und englischen Steinkohlen; als Versandgüter sind zu erwähnen Papier, Rohkohlen, Briketts und Glassand.

Der Verkehr an den böhmischen Plätzen blieb ungefähr dem Vormonat gleich. Die Verladungen von Kohle waren gering, da auch bereits die Schiffahrtsgesellschaften wegen des hohen Kronenkurses den Bezug von Braunkohlen stark eingeschränkt haben.

Bericht der Firma „Spediteur-Verein Herrmann und Teilnehmer" über den gegenwärtigen Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg. Mit Beginn des neuen Monats sind wieder neue Lohnerhöhungen in Kraft getreten, welche in erster Reihe die Hafenarbeiter durchgesetzt haben; das mit ihnen getroffene Abkommen bedeutet insofern eine Rückkehr zu früherer Gepflogenheit, als dasselbe bis Ende des Monats gilt; die Hafenarbeiter erhalten danach vom 1. bis 15. einen täglichen Lohnzuschlag von 80 M. und vom 16. bis 31. einen weiteren von 70 M.

Auf Grund dieser Erhöhungen hat auch die staatliche Kaiverwaltung mit Gültigkeit vom 3. Oktober den Teuerungszuschlag von 1100% auf 1400% heraufgesetzt, was besonders in den Kaiumschlagsgebühren zum Ausdruck kommt. Die privaten an dem Gütertransport und Umschlag, sowie der Lagerung interessierten Organisationen sind, wie immer, mit Preisaufschlägen gefolgt, so daß der gesamte Verkehr wiederum eine erhebliche Verteuerung erfährt; die Benutzung des Hamburger Hafens würde dadurch noch mehr beeinträchtigt werden, wenn nicht an den deutschen Konkurrenzhäfen die gleichen Verhältnisse herrschten, wie hier, und die holländischen und belgischen Häfen in ihrem Wettbewerb nicht durch den Valutaunterschied beschränkt wären. Allerdings kommt ihnen die ständige Erhöhung der deutschen Eisenbahn-Gütertarife wieder einigermaßen zugute, aber das Eisenbahnverkehrsministerium hält trotz aller Bedenken der Handels- und Industriekreise an seiner Politik, die ständigen Lohnaufbesserungen durch Tariferhöhungen auszugleichen, unentwegt fest. Statt der ursprünglich beabsichtigten Erhöhung der Eisenbahnfrachten um 33⅓% ist am 1. Oktober eine solche um 100% in Kraft getreten; der neue Tarif enthält neben der organischen Einarbeitung der Frachtzuschläge seit dem 1. Februar 1922 auch zahlreiche Änderungen in den Frachtberechnungsvorschriften und der Gütereinteilung. Die Binnenschiffahrt, welche im Gegensatz zum vorjährigen Herbst infolge günstigen Wasserstandes erfreulicherweise in vollem Gange ist, sieht sich wegen weiterer Steigerung der Betriebskosten ebenfalls genötigt, die Frachten nicht unwesentlich zu erhöhen, bietet aber den Verladern für manche Artikel und Relationen noch beträchtliche Ersparnisse. Kahnraum ist genügend vorhanden, welcher Umstand um so mehr zu begrüßen ist, als in den letzten Tages des September wegen der am 1. d. M. eingetretenen 100proz. Bahnfrachtenerhöhung der Güterandrang ein so gewaltiger war, daß die Eisenbahn ihn auch nicht annähernd bewältigen konnte und viele Interessenten in die höhere Fracht verfielen. Der Goldzollzuschlag wurde am 27. September das erstemal herabgesetzt, und zwar von 35 900% auf 34 400% und bleibt bis zum 10. Oktober einschließlich in dieser Höhe bestehen. Die Elbfrachten stellen sich heute von Hamburg wie folgt:

Magdeburg	109½	Coswig	134½
Schönebeck	113	Kleinwittenberg	139½
Barby	119	Torgau	164
Aken	123½	Halle	180
Riesa	177	Berlin	102
Dresden	192	Breslau	195
Laube-Tetschen	249	Schönpriesen-Außig	258
Wallwitzhafen	127½		

Mark für 100 kg.

Die Frachtsätze verstehen sich für Güter der Eisenbahntarifklasse C. Nach den böhmischen Plätzen kommt noch der Tauchtiefenzuschlag hinzu, welcher heute 4,70 M. für 100 kg beträgt.

e) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.

für die Woche vom 30. September bis 6. Oktober 1922.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten in Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr).

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	850,—	840,—	—	1135,—	1125,—	1260,—	1250,—	—
b) Unterspree	915,—	—	—	1200,—	—	1325,—	—	—
2. Rohzucker in Säcken	—	—	—	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10%	bei einer Beladung unter	1,40 m
20%	„ „ „ „	1,30 „
30%	„ „ „ „	1,20 „
40%	„ „ „ „	1,10 „
50%	„ „ „ „	1,00 „

Die ausgiebigen Niederschläge in der letzten Zeit haben der Oder Hochwasser mit einem Höchststande von 4,68 m am Ratiborer Pegel gebracht. Die üblichen kleinen Störungen für die Schiffahrt sind nicht ausgeblieben, jedoch konnte der Betrieb aufrecht erhalten werden. Der Umschlagsverkehr in den oberen Häfen zeigte eine — wenn auch noch völlig unzureichende — Zunahme mit 27 000 t Kohle und über 12 000 t Erze.

Die Breslauer Schleusen passierten in der Berichtswoche:
zu Berg 41 beladene, 56 leere Fahrzeuge
„ Tal 20 „ Fahrzeuge.

Das Stettiner Geschäft zeigt eine erfreuliche Belebung. In Hamburg ist die Lage unverändert.

Der Frachtenausschuß für die Oder hat entsprechend der gewaltigen Steigerung aller Betriebskosten die Kohlengrundfracht für die Strecke Cosel-Hafen—Berlin-Oberspree auf 1260 Mark je Tonne mit Wirkung vom 1. Oktober festgesetzt, unter Beibehaltung der Vertragsbedingung wegen der Mehrkosten während der Reise. Das Liegegeld ist auf das Hundertfache des gesetzlichen Liegegeldes erhöht worden.

Wasserstände:

Ratibor	am 30. 9. 22	= 1,23 m	am 6. 10. 22	= 3,38 m
Ransern	„ 30. 9. 22	= 2,20 m	„ 6. 10. 22	= 5,48 m
Wartha	„ 29. 9. 22	= —0,14 m	„ 6. 10. 22	= +1,11 m

Vereinsnachrichten aus verwandten Vereinen.

Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft.

Die diesjährige Genossenschaftsversammlung trat am 8. September zu Braunfels an der Lahn unter dem Vorsitze des Kommerzienrats Dr. G. Küchen (Fa. Math. Stinnes) zusammen. Beim Geschäftsbericht wurde auf die Erfolge der Unfallverhütung und die Fortschritte im Heilverfahren hingewiesen. Nach der amtlichen Statistik ist die Zahl der erstmalig entschädigten Unfälle von 17,7% in 1890 gefallen auf 12,3% in 1920. Noch günstiger sind die Erfolge im Heilverfahren. Das Verhältnis der vorübergehend Erwerbsunfähigen im Gegensatz zu den dauernden ist von 18,3% in 1890 gestiegen auf 56,6% in 1920. Im Jahre 1913 waren es sogar 60%. Die Aufwendungen für die Unfallverhütung und das Heilverfahren haben also ganz erheblich zur Erhaltung und Wiedergewinnung der Arbeitskraft beigetragen. Auf diesem Wege wird weitergeschritten werden müssen. Ferner wurde an einer graphischen Darstellung gezeigt, wie stark die Schiffahrts-Berufsgenossenschaften im Unterschiede zu den gewerblichen Berufsgenossenschaften mit Todesfällen durch Ertrinken belastet werden. Bei der Knappschafts-Berufsgenossenschaft, die von den gewerblichen Berufsgenossenschaften die größte Zahl der Todesfälle aufzuweisen hat, machen im Jahre 1913 die Todesfälle 36% der gesamten Entschädigungslast aus, bei den drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften waren es hingegen 40%, bei der See-Berufsgenossenschaft sogar 55%, und zwar hauptsächlich Ertrinkungsfälle. Unter den Todesfällen von 40% werden bei den drei ersteren ebenfalls 55% Ertrinkungsfälle gezählt, so daß See- und Binnenschiffahrt in der Zahl der Ertrinkungsfälle sich gleich stehen. Die Versammlung billigt in diesem Zusammenhang einmütig die Bestrebungen des Vorstandes, das Rettungsschwimmen unter den Schiffsmannschaften zu fördern. Aus den übrigen Verhandlungen ist hervorzuheben, daß der Betriebsstock wieder erhöht und eine Vorschußumlage von 3 Millionen Mark ausgeschrieben werden soll. Hierauf wurden mehrere Änderungen der Satzung beschlossen, darunter als wichtigste, daß bei der Feststellung der Entschädigungen künftig ein versicherter Arbeitnehmer hinzugezogen werden soll. Zur Unfallverhütung wurde beschlossen, daß fremden Frauenspersonen das Mitfahren auf den Schiffen verboten werden soll. Damit soll der „reisenden Prostitution" auf den Rheinschiffen ein Ende gemacht werden. Von besonderer Bedeutung war die Aussprache über die vom Genossenschaftsvorstande an die Versammlung gerichtete grundsätzliche Frage, ob die Maschinisten zum Erwerbe eines Patentes (Befähigungszeugnisses) verpflichtet werden sollen, das ihnen bei grober Pflichtverletzung entzogen werden könne. Die Fragestellung wurde veranlaßt durch die immer wiederkehrenden Verkeilungen und Überlastungen der Sicherheitsventile auf Rheindampfern. Nach eingehender Aussprache wurde die Frage gegen zwei Stimmen und bei einer Stimmenthaltung bejaht. Im einzelnen wird der Beschluß an anderer Stelle dargelegt. Am Ende der Tagung wurde ein Blatt „Wichtige Regeln für Schiffer" verteilt, das in allen Schiffskajüten angebracht werden soll.

Vom Basler Rheinschiffahrtstag.

Die 18. General-Versammlung des „Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein", die am Samstag, den 30. September, stattfand, wuchs mit der Schiffahrt nach Breisach zu einer der erfolgreichsten und schönsten Kundgebungen für die Rheinschiffahrt aus. Die geschäftliche Tagung wickelte sich vormittags nach 10 Uhr im Großratssaale programmgemäß ab. In seiner Eröffnungsrede wies der Präsident, Direktor Werner Stauffacher, darauf hin, daß sich der Verein im gleichen Saale vor fünf Jahren gegen die Rheinkanalisierungsprojekte gewehrt hat, von denen er damals annahm, daß sie die Schiffahrt beeinträchtigen würden. Damals seien die Schiff-

fahrtsfreunde in der Abweisung einig gewesen. Heute stehe man andern Projekten gegenüber und unsere Behörden hätten leider darauf verzichtet, sich gegen diese zu wenden, und auch die frühere Einigkeit bei den Schiffahrtsverbänden sei verschwunden. Das Gelingen des schweizerischen Schiffahrtsgedankens hänge nicht davon ab, daß man die Interessen eines Landesteils preisgebe, in der Hoffnung, für sich selbst mehr oder rascher etwas zu erhalten. Vielmehr könne etwas nur zustande kommen, wenn es möglich sei, jedem seine freie Entwicklung zu erhalten und nachher alle Teile zu einem Ganzen zu vereinigen. Wenn der Verein darauf verzichtet habe, seinen Standpunkt in öffentlichen Versammlungen festzustellen, so seien es rein taktische Erwägungen gewesen, die ihn veranlaßten, noch damit abzuwarten. Wenn sich der Vorstand im jetzigen Moment von einer Resolution eine praktische Wirkung versprechen könnte, so würde er nicht zögern, sie vorzuschlagen, denn der Vorstand hat immer noch die schwersten Bedenken gegen die Lösung, die in der Rheinfrage gefunden worden ist. Es sei aber keineswegs die Absicht des Vorstandes, denjenigen, die nun die Verantwortung übernommen haben, Schwierigkeiten in den Weg zu legen, oder gar diejenigen Kampfmethoden anzuwenden, die in den letzten Jahren dem Verein gegenüber gebraucht worden sind. In dem Ringen, seine Auffassungen und Anschauungn in Bern zur Geltung zu bringen, sei der Verein momentan unterlegen, was ihn aber nicht hindere, dankbar anzuerkennen, daß er in den weitesten Kreisen Zustimmung und Hilfe gefunden habe, und darauf hinzuweisen, daß weit herum im Lande der Wunsch nach einer anders orientierten Schiffahrtspolitik bestehe. Auf diesen Fonds an gesundem Volksempfinden werde man nötigenfalls zurückgreifen. Zum Schlusse gedachte der Präsident noch des vor einigen Tagen in Genf verstorbenen Ingenieurs Georges Autran, in welchem die schweizerische Binnenschiffahrt einen ihrer ersten Pioniere verliert. Georges Autran war der Gründer der „Association pour la navigation du Rhône au Rhin" und er hat im Jahre 1909 auch die Anregung gegeben zur Gründung des „Syndicat Suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin". Der „Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein" stand mit ihm in stetem Kontakt, denn das Zusammenarbeiten war ein gedeihliches und angenehmes. So lange der Einfluß des Herrn Autran lebendig war, standen die Schiffahrtsverbände miteinander in enger Fühlung zur Bearbeitung der Schiffahrtsfragen. Sein Verschwinden hinterläßt in den Kreisen der Schiffahrtsfreunde eine große Lücke. Im übrigen hieß der Präsident die zahlreichen Anwesenden herzlich willkommen. Es waren vertreten das deutsche Konsulat, das französische Konsulat, das amerikanische Konsulat und das britische Konsulat; die internationale Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg hatte ihren Generalsekretär, Herrn Hostie, abgeordnet; vertreten waren ferner die Generaldirektion der S. B. B., die Kreisdirektion II der S. B. B., die badische Oberdirektion für Straßen- und Wasserbau in Karlsruhe, die Betriebsinspektion der deutschen Reichsbahnen in Basel, die Regierungen der Kantone Baselland, Fribourg, Aargau, Solothurn und Basel-stadt, der Bürgerrat der Stadt Basel, die Handelskammer von Basel, Neuenburg und Fribourg, der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee, der Rheinschiffahrtsverband Konstanz, der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband, der Aargauische Wasserwirtschaftsverband, der schweizerische Hotelierverein, die Universität, mehrere Reedereien, industrielle Betriebe und die Presse.

Nach Genehmigung der Kassarechnung pro 1921, die mit einem Rückschlag von Frs. 2093,— abschließt, und des Jahresberichtes, der interessante Mitteilungen über den Schiffahrtsbetrieb und das Niederwasser des letzten Jahres enthält, wurden die Neuwahlen des Vorstandes vorgenommen. Der Präsident, Herr Dr. W. Stauffacher, wurde einstimmig wiedergewählt; an Stelle des zurücktretenden langjährigen Vizepräsidenten, Bankier Alfred Sarasin, auf dessen Verdienste um die Schiffahrt mit Nachdruck hingewiesen wurde, wurde gewählt Dr. Willy Sarasin-His. Als neue Mitglieder wurden in den Vorstand gewählt die Herren Paul Christ-Wackernagel, Steiger-Züst in St. Gallen, Dr. jur. Grüninger, Dr. Max Vischer-von Planta und Ingenieur Schulthess, Adjunkt der Betriebsdirektion II der S. B. B.

Auf 1 Uhr nachmittags hatte der „Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein" alle seine Gäste und Mitglieder zu einer Dampferfahrt nach Breisach eingeladen. In dankenswerter Weise hatte hierzu die „Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft" ihren Heckraddampfer „Schweiz" zur Verfügung gestellt. Fast hatte es den Anschein, daß der Regen die flotte Fahrt verunmöglichen werde, aber die große Zahl der Teilnehmer, die sich frühzeitig trotz Regen und Wolken auf dem Dampfer eingefunden hatte, bekundete durch sein beharrliches Bleiben auf dem verregneten Deck, daß sie gewillt war, die Fahrt ohne Rücksicht auf die Witterungsaussichten durchzuführen, und so wurde am Hotel zu den drei Königen die Vereinsflagge gehißt. In kurzer Zeit fanden sich etwa 220 Personen auf dem Dampfer ein und wenige Minuten nach 1 Uhr wurden die Anker gelichtet. Wohl war es zeitweise etwas kühl „über den Wassern", aber bald zeigte sich die Sonne und im funkelnden Sonnenschein fand unterhalb der Schiffbrücke von Breisach etwas nach 4 Uhr die Landung statt. Der freundliche Bürgermeister von Breisach hatte es sich nicht nehmen lassen, die Gesellschaft zu empfangen, von der ein Teil unter seiner Leitung die Besichtigung des alten schönen Städtchens mit seiner hoch über dem Wasserspiegel thronenden Kathedrale vornahm. Der größte Teil der Gesellschaft aber fuhr in einem Extrazug, den die deutsche Reichsbahn bereithielt, nach Freiburg, wo sich die einzelnen Teilnehmer zum Teil nach der elektrowirtschaftlichen Ausstellung und andere wieder nach dem Münsterplatz begaben, um dem Münster einen Besuch abzustatten. Um 7 Uhr sammelte sich die Gesellschaft im Zähringerhof zum gemeinschaftlichen Abendessen und um 10 Uhr 30 brachte sie mit großer Verspätung der Kurszug wieder in die Heimat. Über die Fahrt auf dem Rheine war man allseits des Lobes voll und überall vernahm man den Wunsch, es möchte doch der regelmäßige Personendampferbetrieb in Basel im nächsten Frühjahr wieder aufgenommen werden.

V. K.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		21. 9. cm	22. 9. cm	23. 9 cm	24. 9. cm	25. 9. cm	26. 9. cm	27. 9 cm	28. 9. cm	29. 9. cm	30. 9. cm	1. 10 cm	2. 10. cm	3. 10. cm	4 10. cm	5. 10. cm	6. 10. cm
Memel	Tilsit	138	146	152	153	155	159	164	168	173	175	174	171	168	166	165	—
Pregel	Insterburg	—25	—28	—13	—13	—17	—24	—26	—26	—22	—28	—26	—38	—32	—36	—35	—
Weichsel	Thorn	—	97	118	126	1 6	106	99	97	101	102	111	117	—	—	—	—
Oder	Ratibor	130	142	132	130	126	123	139	132	128	123	367	432	386	315	292	338
„	Breslau	—72	—73	—70	—62	—72	—73	—68	—68	—66	—68	—66	—48	+36	76	92	82
„	Krossen	95	94	87	87	87	88	88	90	89	90	92	96	105	128	190	217
„	Frankfurt	78	80	87	85	83	82	84	83	89	88	85	85	91	110	134	—
Warthe	Landsberg	46	45	48	54	54	56	58	56	54	56	54	58	48	49	48	47
Netze	Vordamm	63	64	72	74	70	66	64	56	57	54	45	44	48	46	38	29
Elbe	Dresden	-107	-107	-115	-103	-110	-114	-125	-120	-124	-120	—95	—37	+87	55	40	40
„	Barby	175	164	156	149	143	148	158	154	143	136	132	131	162	197	253	286
„	Magdeburg	130	123	116	111	109	107	112	112	109	105	100	96	110	130	173	208
„	Wittenberge	183	180	170	163	157	153	149	151	156	159	153	149	145	145	163	—
Saale	Grochlitz	116	116	116	108	122	118	129	118	112	108	110	110	110	112	106	—
Havel	Spandau*)	54	53	50	47	53	54	53	50	50	50	51	47	47	48	49	48
„	Rathenow*)	—10	—2	2	3	18	18	17	22	17	22	20	22	22	18	20	20
Spree	Spremberg*)	90	92	92	84	95	88	97	94	94	94	94	124	110	103	110	120
„	Kersdorf*)	216	214	212	214	204	200	202	204	204	202	202	212	212	212	212	212
Weser	Münden (Hann.)	167	169	159	158	155	182	178	156	157	158	146	154	151	142	148	160
„	Minden (Westf.)	218	223	218	218	212	214	214	222	218	210	206	205	207	206	206	270
Rhein	Maximiliansau	546	532	521	510	504	511	511	504	493	489	488	504	495	493	413	—
„	Caub	370	352	338	322	305	294	287	285	288	270	268	262	267	267	266	266
„	Cöln	391	3 0	358	338	328	310	300	292	288	278	269	261	258	262	259	—
Neckar	Heilbronn	185	150	128	115	108	127	120	110	99	95	90	110	99	99	94	90
Main	Hanau	294	300	290	304	291	292	292	295	296	—	288	298	289	298	284	—
Mosel	Trier	145	126	118	104	115	104	107	96	86	76	75	77	73	66	62	—

*) Unterpegel.

Aus dem geschäftlichen Leben.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, München. Für 1921 ergab sich nach 576 247 M. Abschreibungen ein Reingewinn von 822 779 M. Es wurde auf 7 000 000 M. Grundkapital eine Dividende von 10 % verteilt.

Schiffs- und Maschinenbau-A.-G., Mannheim. Die Gesellschaft nahm für 1921 211 119 M. Abschreibungen vor und verzeichnete danach 127 893 M. Reingewinn. Dieser wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Werft Holtenau, G. m. b. H., Kiel-Holtenau. Gegründet am 26. Juli 1922 mit 100 000 M. Stammkapital, Geschäftsführer Oberingenieur Hans Sachau.

Rheinschiffahrts-A.-G. Friedrich Asteroth, Koblenz. Nach 135 000 Mark Abschreibungen wurde für 1921 ein Reingewinn von 179 841 Mark verzeichnet und auf 1 000 000 Mark Kapital eine Dividende von 10 Prozent verteilt.

Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Düsseldorf. Die Abschreibungen für 1921 betragen 9110 Mark, der Reingewinn 3 391 420 Mark, die Dividende 10 Prozent von 1 650 000 Mark Aktienkapital und 30 Mark Bonus pro Aktie von 600 Mark.

Schleppschiffahrtsgesellschaft Unterweser, Bremen. Aus 1 120 007 Mark Reingewinn (nach 1 010 080 Mark Abschreibungen) wurde für 1921 auf 2 500 000 Mark Kapital eine Dividende von 30 Prozent verteilt.

Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Bremen. Für 1921 werden nach 4 781 656 Mark Abschreibungen und Ausbesserungskosten 844 302 Mark Reingewinn verzeichnet. Die Dividende beträgt 15 Prozent auf Stammaktien und 6 Prozent auf Vorzugsaktien.

Schiffswerfte und Maschinenfabrik vorm. Janssen & Schmilinsky A.-G., Hamburg. Die Abschreibungen für 1921 betragen 2 367 860 Mark, der Reingewinn 1 019 800 Mark, die Dividende 6 Prozent von 14 000 000 Mark.

Schiffswerft von Henry Koch A.-G., Lübeck. Aus 562 517 000 Reingewinn (nach 265 116 Mark Abschreibungen) werden für 1921 auf 7 200 000 Mark Kapital 4 Prozent Dividende verteilt.

Kursbericht über die Aktien der deutschen Binnenschiffahrtsgesellschaften

für den Monat September 1922

mitgeteilt vom Bankhause Sally M. Mainz, Hamburg 11, Ness 1. Telegrammadresse: Mainzbank. Fernsprecher: Merkur 6114—6119.

Im Berichtsmonat hatte der Aktienmarkt durchweg eine unbestimmte Haltung. Die Bewegung der Kurse der verschiedenen Werte, auch der Binnenschiffahrtsaktien, war den vielseitigsten Momenten unterworfen, von denen das sonst so sehr bedeutsame der Devisenentwicklung die geringste Rolle spielte. Im allgemeinen zwar mußten die Aktien von ihrem Kurs, mit dem sie aus dem Vormonat heraustraten, im Laufe des September einen nicht geringen Abstrich erdulden. Doch sind auch gegenteilige Kursbewegungen aufzuzeigen. So konnten die Schles. Dampfer-Co. Berliner Lloyd, die Schleppschiffahrts-Ges. Unterweser und die Bremer Schleppschiff-Ges. ihre Kurse wiederum bedeutsam erhöhen, damit einer Entwicklung folgend, welche die Kurse wenigstens der beiden erstgenannten Unternehmungen in drei Monaten auf das Doppelte steigen ließ. Dagegen ist die kräftige Kursentwicklung der Aktien der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Ges. während der Vormonate nunmehr zum Stehen und zur Rückentwicklung gekommen. Es mag dies mit dem ungewissen Zustand zusammenhängen, in den die Gesellschaft durch das Eindringen tschechischen Kapitals geraten ist.

Die Aktien der hauptsächlichsten Binnenschiffahrtsgesellschaften notierten im Berichtsmonat wie folgt:

	September 1922			
	1.	8.	18.	28.
Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Minden	750	700	690	690
Neue Deutsch-Böhmische Elbe-Schiff.-Ges., Dresden	—	—	—	—
Neue Norddeutsche Flußdampfer-Gesellschaft, Hamburg	1550	1550	1550	1500
Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Dresden	1930	1600	1400	1400
Schlesische Dampfer-Compagnie Berliner Lloyd, Breslau	850	1200	1200	1200
Schleppschiffahrt auf d. Neckar, Heilbronn	600	510	460	500
Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaft, Dresden	1570	1470	1330	1360
Schleppschiffahrts-Gesellschaft Unterweser, Bremen	3000	2800	—	3400
Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Bremen	2000	1700	—	1610

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 30. C. 30 914. **Ausschiebbare Rohrstütze für Zwischendecksbetten.** Fa. Fritz Caspary, Berlin-Marienfelde. 21. 7. 21.

Klasse 65a, 38. D. 39 952. **Klappdavit für an Deck ineinandergesetzte Boote.** Deutsche Welin G. m. b. H., Hamburg. 4. 7. 21. Großbritannien 17. 2. 21.

Klasse 84a, 3. E. 27 869. **Antrieb für Eisklappen bei Wehren.** Fa. Louis Eilers, Hannover-Herrenhausen. 21. 3. 22.

Klasse 84a, 4. V. 16 829. **Drehklappe für Rohreinläufe bei Stauweihern, Talsperren und dergl.** Fa. J. M. Voith, Heidenheim a. Brenz. 1. 9. 21.

Klasse 84d, 2. L. 51 960. **Stützung für Trockenbagger;** Zus. z. Anm. L. 48 367. Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck. 14. 12. 20.

Klasse 65a, 66. Z. 12 825. **Rettungsgürtel.** Ferdinand Albert Zander, Stendal. 3. 1. 22.

Klasse 65a, 15. D. 40 832. **Reefvorrichtung für Segelboote.** Oskar Dengler, Lübeck, Blanckstr. 16a. 9. 12. 21.

Klasse 65a, 4. H. 64 866. **Rettungs- bezw. Verständigungseinrichtung für untergegangene Schiffe oder untergetauchte Unterseeboote.** Rudolf Höhle-Halske, Riga; Vertr.: C. von Ossowski, Pat.-Anw., Berlin W 9. 3. 1. 14.

Klasse 65a, 4. K. 65 047. **Probierventil und Leckanzeiger.** Dr. Gustav Bauer, Hamburg, Mittelweg 82 und Fritz Kramer, Blankenese-Dockenhuden. 19. 11. 17.

Klasse 65a, 30. C. 30 940. **Trennwand für Zwischendecksschiffsbetten.** Fa. Fritz Caspary, Berlin-Marienfelde. 26. 7. 21.

Klasse 65a, 40. K. 79 518. **Bootsdavit mit einem sich auf einer Zahnstange abwälzenden sektorartig ausgebildeten Fuß.** Fried. Krupp A.-G. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 15. 10. 21.

Klasse 65b, 3. J. 22 516. **Einrichtung zur Hebung gesunkener Schiffe.** Aleksander Janhunen, Turku; Vertr.: M. Wagner und Dr.-Ing. G. Breitung, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 22. 3. 22. Finnland 12. 10. 21.

Klasse 65b, 2. M. 77 654. **Schwimmdock;** Zus. z. Pat. 350 081. Max Müller, Hamburg, Trostbrücke 2. 6. 5. 22.

Klasse 65b, 3. F. 50 452. **Hebeballonett.** Nicolaus Freyenhagen, Eckernförde. 27. 10. 21.

Klasse 65e, 3. K. 76 139. **Panzerschutz für Schiffe.** Kurt Kusch, Breslau, Gartenstr. 64. 28. 1. 20.

Klasse 65f, 8. G. 54 790. **Wendeschraube.** Joseph Ganz, Darmstadt, Riedeselstr. 25. 12. 9. 21.

Klasse 65f, 3. S. 60 066. **Antriebsschraube;** Zus. z. Anm. S. 50 740. Emanuel Spreekmeester, Amsterdam; Vertr.: M. Mossig, Pat.-Anw., Berlin SW 29. 23. 5. 21.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 84b, 2. 362 130. **Trockenförderung von Schiffen zwischen zwei voneinander getrennt liegenden Gewässern.** Robert B. Goldschmidt, Brüssel; Vertr.: Dr. L. Gottscho, Pat.-Anw., Berlin W 8. 12. 7. 14. G. 42 109. Belgien 11. 6. 14.

Klasse 84d, 2. 362 033. **Hoch- und Tiefbagger mit drei Eimerkettenführungsrollen.** Karl Bergmann, Kahl a. Main. 7. 7. 20. B. 94 956.

Klasse 84d, 2. 361 861. **Löffelbagger.** Franz Palik, Prag-Smichow; Vertr.: Dipl.-Ing. B. Wassermann, Pat.-Anw., Berlin SW 68. 15. 1. 20. P. 39 089.

Klasse 84a, 6. J. 21 859. **Vorrichtung zum Reinigen der Rechen von Wasserkraftanlagen.** Léon Jonneret & Filz Ainé, Genf, Schweiz; Vertr.: B. Bomborn, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 15. 8. 21. Schweiz 26. 1. 21.

Klasse 84b, 1. 361 184. **Senkrechtes Schiffshebewerk;** Zus. z. Pat. 359 552. August Seboldt, Halle a. S., Blumentalstraße 13. 2. 3. 20. S. 52 409.

Klasse 84a, 3. H. 83 096. **Selbsttätige Heberanlage.** Johannes Heyn, Stettin, Grabower Str. 6b. 13. 11. 20.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 21
1. November

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Bezugspreis 120 M.
für das Vierteljahr
Im Jahre erscheinen 24 Hefte
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 30 Mark
Sonder-Hefte 50 Mark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender i. V.: **Kommerzienrat Gustav Stinnes-Mülheim-Ruhr**

Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Anzeigen
kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 22,50

Beilagen
nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin C 2, Breite Straße 8/9

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt,* ***Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin C 2, Breite Straße 8/9,* zu richten. Fernsprecher: Zentrum 12761-62. Postscheck-Konto: Berlin 2581.

Anträge auf Nachlieferung eines verloren gegangenen Heftes können nur innerhalb 14 Tagen nach dessen Erscheinen berücksichtigt werden

Inhalts-Verzeichnis: Zur Geschichte der Rheinschiffahrt. S. 319. — Zur Rheinfrage Basel—Straßburg. S. 321. — Die Ueberführung der Berliner Häfen in die Privatwirtschaft. S. 322. — Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete. S. 323. — Kleine Mitteilungen. S. 325. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 328. — Patentbericht. S. 329. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 330.

Zur Geschichte der Rheinschiffahrt

Einen interessanten Beitrag zur Entwicklung der Dampfschiffahrt auf dem Niederrhein stellt ein Bericht des damaligen Regierungspräsidenten Delius von Köln dar, den der Genannte im Jahre 1827 an den „Verein zur Beförderung des Gewerbefleißes in Preußen“ nach Berlin richtete. Aus diesem Bericht ist zu entnehmen, , daß im Jahre 1827 der gesamte Dampfschiffsverkehr auf dem Niederrhein nicht mehr als drei Dampfschiffe umfaßte und zwar waren es die beiden Frachtschiffe „Rhyn“ und „Stadt Nymeyer“ und das Personenschiff „Der Niederländer“. Letzteres verkehrte in der Zeit vom 1. Mai bis 30. Oktober auf der Strecke Rotterdam—Köln, und zwar fuhr das „Dampfboot“ in den Monaten Mai bis August wöchentlich zweimal und in den Monaten September und Oktober nur einmal hin und her, insgesamt machte das Personenschiff 47 Reisen. Die beiden Frachtdampfer versahen den Güterverkehr zwischen Köln und Rotterdam, nahmen aber auch zum Teil Passagiere mit. Der Frachtverkehr wurde vom 16. März bis gegen Ende des Jahres aufrecht erhalten; beide Frachtdampfer führten insgesamt 72 Reisen aus. Bei den obigen Schiffen handelt es sich um solche einer holländischen Gesellschaft. Es war die im Jahre 1822 unter der Firma van Vollenhoven Dutilh & Co. zu Rotterdam errichtete Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die den Verkehr zuerst mit dem Schiff „Der Niederländer“ aufnahm. Ein Jahr später bildete sich das Unternehmen in einen Aktien-Verein um, dessen Statuten vom König der Niederlande genehmigt wurden. An die Handelskammer zu Köln erging die Aufforderung, sich an dem Unternehmen zu beteiligen. Später ging aus diesem Unternehmen die „Neederlandsche Stoomboot-Maat schap ij“ hervor. Die Kölner Handelskammer veranlaßte, daß sich verschiedene Kölner Handelsherren an dem holländischen Aktien-Verein beteiligten, der 1825 zwei Dampfer zwischen Rotterdam und Düsseldorf und zwar die Schiffe „Stadt Düsseldorf“ mit 70 PS und „Prinz Friedrich von Preußen“ mit 60 PS laufen ließen. Zwischen Rotterdam und Köln fuhren die Dampfer „Agrippina“ mit 120 PS, „Ludwig“ mit 30 PS, „Stadt Nywejen“ mit 60 PS, „Stadt Köln“ mit 50 PS und der „Seeländer“ ebenfalls mit 50 PS. Außerdem wurde ein Schleppdienst zwischen Rotterdam und Köln mit dem Dampfer „Herkules“ von 200 PS und zwischen Rotterdam und Lobith mit dem Dampfer „Simson“ von 100 PS unterhalten. Als Reserveschiff diente der Dampfer „Stadt Arnheim“ mit 60 PS. Im Bau befand sich der Dampfer „Rhein“ mit 500 PS, gleichfalls für den Schleppdienst bestimmt. Ein Jahr vorher, am 29. Oktober 1824, war der Dampfer „Seeländer“ bereits in Köln eingetroffen. Die Absicht des Schiffes, bis Mainz durchzufahren, ließ sich nicht ausführen, vielmehr kam das Schiff nur bis Kaub. Vermutlich waren die Maschinen der Strömung nicht gewachsen. Am 3. September 1825 wurde von der Handelskammer zu Köln mit der Niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft ein Abkommen getroffen, nach welchem den Holländern die Strecke Rotterdam—Köln zum Betriebe überlassen blieb, während von Köln ab oberhalb einer in Köln neu zu gründenden Gesellschaft die Schiffahrt vorbehalten werden sollte. Beide Gesellschaften verpflichteten sich, Passagiere und Güter zuzuführen. Am 14. September 1825 fand eine Probefahrt mit dem Dampfer „Rhein“ zwischen Köln und Koblenz statt, die unter Anteilnahme des Königs Friedrich Wilhelm III. glücklich verlief. Am nächsten Tage, den 15. September 1825, wurde mit der „Rhein- und Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ eine Abrede getroffen, wonach diese Gesellschaft gegen entsprechende Entschädigung auf einen Schiffsbetrieb unterhalb Mainz verzichtete. Im Jahre 1826, mit Statuten vom 11. Juni, bildete sich die „Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ zu Köln, die am 1. Mai 1827 ihre regelmäßigen Fahrten mit dem Dampfboot „Concordia“ zwischen Köln und Mainz unternahm. Da das erwähnte Dampfboot „Agrippina“ technisch nicht den verlangten Anforderungen entsprach, wurde dieses Schiff gegen den Dampfer „Rhein“ ausgetauscht, welch letzterer dann von der preußischen Gesellschaft den Namen „Prinz Friedrich“ zugelegt erhielt.

Wir erfahren weiter, daß diese ersten rheinischen Frachtschiffe beträchtliche Ladungen Kleesamen zur Weiterbeförderung nach England verschifften. Der Regierungspräsident Delius hob hervor, daß der Frachtverkehr sich durch die Dampfschiffe ersichtlich auf dem Rhein hebe. So wurden erstmalig einige hundert Zentner Rohseide aus Italien auf der Rheinstraße nach England befördert, während vorher diese Seidentransporte ihren Weg über Havre genommen hatten. Delius vermutete, daß nach einer sachgemäßen Regelung des Dampfschiffverkehrs auf dem Mittel- und Oberrhein die italienischen Seidentransporte ständig ihren Weg über den Rhein nehmen würden. Die drei holländischen Dampfschiffe beförderten im Jahre 1827 von Köln insgesamt 4240 Reisende und belief sich die Passagiereinnahme auf 18 666,19 Rtlr. An Schiffahrtsabgaben waren hierfür zu leisten 9405,30 Rtlr. Die Frachteinnahme erreichte die Summe von 74 330,27 Rtlr., denen 25 397,51 Rtlr. als Abgaben gegenüberstanden. Die drei holländischen Dampfschiffe bezogen im Jahre 1827 rund 2872 Ztr. Ruhrkohlen, die zu 12 Sgr. 8 Pf. den Zentner berechnet die Summe von 10 501 Rtlr., 15 Sgr. 4 Pf. ausmachten. Man war

damals mit der Beschaffenheit der Ruhrkohle nicht immer zufrieden, so daß die drei holländischen Dampfer noch weitere 5000 Ztr. Brabanter Kohle bezogen.

Delius verbreitet sich dann über die Dampfschiffahrt auf dem Mittelrhein, als deren Repräsentanten im Jahre 1827 lediglich die beiden Dampfschiffe „Friedrich Wilhelm" und „Concordia" vorhanden waren, die sich im Besitz der Kölner Aktiengesellschaft befanden. Die beiden Dampfschiffe kamen erst im Monat Mai und Juni in Betrieb, so daß das von Delius gegebene wirtschaftliche Ergebnis für 1827 nicht die ganze Schiffahrtssaison umfaßt. Wenngleich der Wasserstand des Rheins im Jahre 1827 in den verbliebenen vier Betriebsmonaten recht günstig war, befriedigte das wirtschaftliche Ergebnis beider Dampfer nicht, zumal sich noch recht beträchtliche Reparaturkosten geltend machten. Das Dampfschiff war damals technisch noch nicht genügend entwickelt, um nicht öfteren unliebsamen technischen Störungen ausgesetzt zu sein. Beide Dampfer führten 1827 97 Reisen aus; für das ganze Schiffahrtsjahr berechnete man die Zahl der Reisen auf 160. Die beiden Schiffe versahen ihren Dienst auf der Strecke Köln—Mainz. Im Jahre 1827 wurden 18 624 Passagiere befördert und zwar zu Berg 7393 Personen und zu Tal 11 231 Personen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 55 498,27 Rtlr. Der Warentransport bezifferte sich in der Bergfahrt auf 39 007 Ztr. und in der Talfahrt auf 18 128 Ztr., insgesamt also 23 388,12 Rtlr., die Gesamteinnahmen erreichten somit die Summe von 78 887,10 Rtlr., so daß durchschnittlich auf jede Reise eine Einnahme von etwa 813,80 Rtlr. entfiel. Interessant ist die damalige Belastung der Rheinschiffahrt durch die sogenannten Rheinzollgebühren. Nachstehend die Beträge, die von den beiden Dampfern aufzubringen waren; der Hauptteil entfiel auf die Rheinzollgebühren Preußens, der sich in diesem Fall auf 9051,20 Rtlr. berechnete, wobei allerdings die Brückengelder bei Koblenz mit eingeschlossen waren. Recht beträchtlich waren auch die von Nassau erhobenen Rheinzollgebühren, die sich einschließlich der „unrechtmäßigen" Erhebungen auf 3618 Rtlr. beliefen. Als dritter Staat erhob noch Hessen Rheinzollgebühren, und zwar im vorliegenden Fall 874,20 Rtlr. Beide Schiffe hatten in dem Berichtsjahr 1827 Kohlenverbrauch von 29 206 Ztr., die einen Kostenaufwand von 14 603 Rtlr. erforderten, wobei sich der Preis für den Zentner Kohlen auf 15 Sgr. stellte. Aus dem Bericht geht weiter hervor, daß beide Schiffe einen Wert von 160 000 Rtlr. besaßen.

Es wird nicht wundernehmen, daß bei der damals noch sehr unvollkommenen Maschinentechnik sich auf diesen beiden Rheindampfern die mannigfachsten Schwierigkeiten und Störungen einstellten. So macht der Regierungspräsident Delius eine ganze Reihe von Unfällen beider Rheindampfer namhaft, worauf hier kurz hingewiesen sei. Auf der ersten Reise von Mainz nach Köln erhielt der Dampfkessel der „Concordia" eine Beschädigung, da der Maschinist die richtige Schließung der unteren Reinigungsklappe unterlassen hatte. Die Störung verursachte einen vierstündigen Aufenthalt. Am 20. Mai 1827 ließ derselbe Maschinist durch Unachtsamkeit das Wasser im Kessel weit unter den Normalstand verdampfen, ohne die „Pumpen beizusetzen". Durch die Temperatursteigerung wurde einer der Sicherheitseinsätze von leichtflüsigem Metall zum Schmelzen gebracht und hierdurch der Kessel entleert. Man war immerhin erfreut, daß sich das Sicherheitsventil als Schutzvorrichtung bewährt hatte. Der Kessel wurde aufs neue gefüllt, der Stopfen ersetzt und die Feuerung wieder in Gang gebracht, so daß nach wenigen Stunden die Fahrt wieder fortgesetzt werden konnte. Man entschloß sich jetzt aber, den unzuverlässigen Maschinisten sofort zu entlassen. Am 22. Juni erlitt die Talfahrt des „Friedrich Wilhelm" zwischen Köln und Bonn eine Unterbrechung, da der Kessel schadhaft geworden war. Vier Tage später hatte man den Kessel in Köln notdürftig repariert, um dann nach vier Wochen eine gründliche Ausbesserung folgen zu lassen, nachdem man vorher eine Kesselplatte aus Rotterdam hatte kommen lassen. Am 30. Juni trat auf demselben Rheindampfer eine Stunde unterhalb Mainz der Bruch einer Querstange der Steuerbordmaschine auf, jedoch konnte das Schiff noch glücklich nach Mainz gelangen, um am folgenden Tage die Rückfahrt nach Köln mit der zweiten unbeschädigt gebliebenen Maschine auszuführen. Die in Köln vorgenommene Ausbesserung erforderte vier Tage. Am 24. Juli wurde bei der Abfahrt der „Concordia" von Mainz ein gefährlicher Bruch an dem inneren Seitengestell der Steuerbordmaschine bemerkt, jedoch konnte man durch sachgemäße vorläufige Ausbesserungen den Betrieb solange aufrecht erhalten, bis aus Rotterdam ein neues Seitengestell eingetroffen war. Am 29. August zerbrach die in Köln ausgebesserte Querstange der Steuerbordmaschine des „Friedrich Wilhelm" abermals zwischen Koblenz und Mainz. Das Schiff mußte nach Koblenz zurückgebracht werden, um dann am nächsten Tage durch eine aus Rotterdam neu eingetroffene Querstange ungehindert die Rückreise nach Köln anzutreten. Der siebente und schwerste Unfall ereignete sich am 11. September. An dem genannten Tage geriet die „Concordia" im Binger Loch auf eine Felsenbank, wobei der Dampfer ein großes Leck erhielt. An dem Unfall in dieser schwierigen Durchfahrt trug der Steuermann Schuld, der nicht genügend vorsichtig gesteuert hatte. Der Dampfer mußte zur Wiederherstellung auf die Werft nach Rotterdam, wo die Inbetriebsetzung erst am 1. Oktober wieder erfolgte. Dem Schiff gingen hierdurch 20 wertvolle Fahrtage verloren; abgesehen von den recht erheblichen Reparaturkosten. Nach Schluß der Schiffahrtssaison wurden beide Dampfer auf die Werft nach Rotterdam gebracht, um dort einer gründlichen Durchsicht unterworfen zu werden. Die „Concordia" erhielt bei dieser Gelegenheit einen Reservekessel; im übrigen wurden die Maschinen gänzlich auseinandergenommen. Die gesamten Reparaturen ergaben die hohe Summe von 25 000 holländischen Gulden. Mit Recht bemerkt Delius hierzu, daß derartig hohe Reparaturkosten nach nur sechs- bis siebenmonatlichem Gebrauch der Dampfer unzweifelhaft auf schlechte und mangelhafte Ausführung derselben hinwiesen. Der Leiter der Rotterdamer Werft für Dampfschifffahrt Röntgen entschuldigte sich damit, daß die Maschinen leicht gebauter Flußdampfer gewöhnlich nach Verlauf der ersten Zeit auseinandergenommen werden müßten, weil die veränderte Lage des Schiffes den Gang der Maschine erschwere. Delius ließ sehr richtig diese Ausrede nicht gelten, führte vielmehr zutreffend die meisten Betriebsstörungen auf die Verwendung schlechten Materials und auf unsachgemäße Bauart zurück; Delius rügte diesen Tatsachen gegenüber besonders die hohen Preise und bemerkte weiter, daß die Wirtschaftlichkeit des Dampfschifffahrtsbetriebes schließlich von der Errichtung einer eigenen Reparaturwerkstätte abhängen dürfte. Man glaubte die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens auch dadurch zu heben, daß man die Kohlenbeschaffung günstiger gestaltete. Im ersten Betriebsjahr hatte jeder Dampfer auf jeder Reise einen Kohlenverbrauch von rund 301 Ztr. Den größten Teil der Kohlen hatte man mittels Wagen von Eschweiler bezogen; außerdem zwei Schiffsladungen von rund 5000 Ztr. Erstere Kohlen stellten sich durch den teuren Transport auf 15 Sgr. pro Zentner. Man hoffte jedoch künftig die um ein Drittel billigeren Ruhrkohlen beziehen zu können, sobald man auf eine gleichmäßige Qualität rechnen konnte. Die deutsche Schiffsmannschaft hatte man vorher gegen Lohn und Beköstigung auf holländischen Dampfschiffen fahren lassen, damit die Leute bei der Uebernahme der beiden deutschen Rheindampfer mit der Maschinentechnik vertraut waren.

Nach dem Bericht wurde für die Kölner Gesellschaft im Jahre 1828 ein dritter Dampfer, die „Agrippina", vollendet, welchem Schiff die Aufgabe zufiel, den Verkehr zwischen Koblenz und Mainz zu versehen. Das Schiff hatte stärkere Maschinen und einen Tiefgang von 2½ Fuß erhalten, um die starken Strömungen gut überwinden zu können. Das Schiff besaß eine Länge von 465 Fuß, eine Breite von 38 Fuß und eine „Einsenkung" von 3½ Fuß. Bei der Abnahme des Schiffes zeigte es sich, daß die Maschine zu schwer war, auch bereiteten die Größenverhältnisse des Dampfers an einigen Stellen des Rheins Schwierigkeiten, so daß die Gesellschaft von der Uebernahme des Dampfers vorläufig absah und erst Sachverständige berief. Trotz allem legte Delius in verständiger Weise den kommenden Nutzen bei weiterer Entwicklung der Reindampfschiffahrt dar. Er bemerkte, daß seit dem Jahre 1825, wo noch kein Dampfer den Mittelrhein befuhr, der Fremdenverkehr an den Rheinufern nicht unerheblich zugenommen habe. Nach den unvollständigen Meldezetteln der an den Rheinufern liegenden Gasthäuser wurden diese in den fünf Sommermonaten Mai bis September im Jahre 1825 von 13 571 Personen und im Jahre 1827 von 16 889 Personen besucht. Auch von Düsseldorf, Mainz und Koblenz werden ähnlich günstige Ergebnisse berichtet. Ein weiterer wirtschaftlicher Vorteil durch die Eröffnung der Dampfschiffahrt auf dem Mittelrhein ergab sich durch die Tatsache, daß die bis dahin täglich nur einmal auf der Rheinstraße verkehrenden Schnellposten nunmehr verdoppelt wurden.

Bemerkenswert ist auch, daß auf den beiden Rheindampfern „Friedrich Wilhelm" und „Concordia" die Restauration zwei Unternehmern übertragen worden war, die Speisen und Getränke nach festgesetzten Preisen abzugeben hatten. So kostete ein Mittagsmahl in der großen Kajüte" einschließlich ½ Flasche Wein 20 Sgr.; in der „Vorkajüte" belief sich der Preis einschl. 1 Flasche Bier auf 10 Sgr. Wer die Speisen im „Pavillon" einnahm, wo nach der Karte gespeist wurde, hatte höhere Preise zu zahlen. Im Jahre 1827 wurde die große Kajüte von 6- bis 7000 Personen und die Vorkajüte von 3500 Personen zum Speisen aufgesucht. Der Weinverbrauch stellte sich auf 11- bis 12 000 Flaschen, wobei fast ausschließlich Gewächse vom preußischen Rhein, der Mosel und Ahr zum Verkauf kamen. Der Speisebetrieb ohne Getränke erzielte auf beiden Schiffen einen Umsatz von rund 20 000 Rtlr. Das Jahr 1928 brachte eine bedeutende Steigerung in der Personenbeförderung, während 1827 beide Rheindampfer 18 624 Personen beförderten. stieg die Zahl im Jahre 1928 auf 33 352 Personen. Unzweifelhaft dürfte hier der Reiz der Neuheit, mit einem Dampfschiff zu fahren, einen gewissen Anteil an dieser Steigerung haben. Der Weinverbrauch an Bord der Schiffe stieg gleichzeitig bis auf 16 000 Flaschen. Die niederländische Dampfschiff-

fahrt stellte im Jahre 1828 den Dampfer „Stadt Cöln" auf dem Niederrhein in Betrieb. Im folgenden Jahr stellte die Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft einen dritten Dampfer „Prinz Friedrich von Preußen" in Dienst. Die Gesamtzahl der im Jahre 1829 beförderten Passagiere betrug 43169, so daß gegen das Vorjahr eine Zunahme um fast 10 000 Personen vorlag. Auch im Jahre 1830 vollzog sich eine Steigerung in der Personenbeförderung um rund 9400 Fahrgäste.

Die Kölner Gesellschaft dehnte den Dampfschiffverkehr auch auf den Oberrhein und Main aus. Man hatte hierfür anfangs den Dampfer „Ludwig" bestimmt, der den Fahrdienst im Juli 1827 zwischen Mainz und Straßburg aufnehmen sollte. Bei der Prüfung des Dampfers bestand jedoch der Dampfkessel die Wasserprobe nicht, so daß das Schiff zur Werft zurück nach Rotterdam ging. Die Indienststellung sollte nun erst im nächsten Jahr gemeinsam mit dem Dampfer „Stadt Frankfurt" erfolgen, der auf dem Main fahren sollte. Delius versprach sich jedoch von dieser Verkehrserweiterung wenig Erfolg, da die Schiffe zu teuer waren, zu großen Tiefgang besaßen und über zu schwerfällige Maschinen verfügten.

Einen weiteren interessanten Einblick in die damaligen Schiffahrtsverhältnisse auf dem Rhein gewährt das Protokoll der 6. Generalversammlung der Aktionäre der rheinischen Dampfschiffahrt vom Jahre 1832. Man ersieht aus diesem Protokoll, daß sich die Dampfschiffahrt auf dem Rhein im allgemeinen gut entwickelt hat, wenngleich gerade das Jahr 1832 wirtschaftlich kein günstiges war. Als Winterhafen für den Schiffspark der Gesellschaft diente Ruhrort, wo auch die erforderlichen Reparaturen fortan vorgenommen wurden. So erhielt im Jahre 1832 das Dampfschiff „Prinzessin Marianne" eine Bodenverdoppelung, auch wurde das Schiff gestreckt und verstrebt, was insgesamt 7272 Taler verursachte. Die Kosten der Reparaturen für die übrigen Schiffe beliefen sich auf 4986 Taler 9 Sgr. 2 Pf. Wenngleich die Schiffahrt am 1. März begonnen hatte, so konnte den ganzen Monat März der Verkehr doch nur bis Koblenz aufrecht erhalten werden, da der Wasserstand ungenügend war. Auch im April und Mai war der Wasserstand so ungünstig, daß zur Aufrechterhaltung des Verkehrs bis Mainz der flotter gehende Dampfer „Stadt Frankfurt" zur Aushilfe mit herangezogen werden mußte. Diese Aushilfe vollzog sich in der Weise, daß die großen Schiffe der Gesellschaft bei niedrigem Wasser nur bis Kaub, und bei besonders niedrigem Wasser nur bis Kammereck bei St. Goar fuhren, wo dann eine Umladung der Waren, Wagen und Pferde und Uebernahme der Passagiere durch den Dampfer „Stadt Frankfurt" erfolgte, der dann die Weiterbeförderung nach Mainz übernahm. Umgekehrt vollzog sich das Gleiche von Mainz ab. Im genannten Jahr mußte dieser Dampfer 76 Aushilfsreisen leisten, wodurch die Rentabilität dieses Schiffes sehr beeinträchtigt wurde. Die Einstellung des gesamten Verkehrs wegen Wintersanbruch erfolgte am 22. November.

Auf dem Oberrhein wurde für den Verkehr auf der Strecke Mainz bis Mannheim am 7. Juli 1832 der Dampfer „Prinzessin Marianne" in Dienst gestellt, der dort seine Fahrten täglich bis zum 25. September innehielt. Dann mußte das Schiff zurückgenommen werden, um wegen des niedrigen Wasserstandes auf dem Niederrhein ein dortiges Schiff abzulösen. Der auf dem Main fahrende Dampfer „Stadt Frankfurt" hat dort nur wenige Wochen Dienst getan, wurde dann aber nach dem Mittelrhein verwiesen, da die Mainfahrt wegen zu geringer Beteiligung nur Verluste brachte. Die Kölner Gesellschaft hatte im Jahre 1832 auf dem Rhein sieben Dampfer zu gehen. Die Zahl der beförderten Passagiere war abermals gestiegen und zwar bis auf 65 420 Personen, was dem Vorjahr 1831 gegenüber ein Mehr von 5315 Personen ausmachte. Trotz Cholera, holländisch-belgischen Zerwürfnissen, französischen Unruhen, englischen Reformers und deutschen Hambachaden, wie das Protokoll wörtlich bemerkt. Die vorgenannte Beförderungsziffer gilt nur für die Strecke Köln—Mainz. Auf der Strecke Mainz—Mannheim und zurück wurden 6152 Personen befördert, zwischen Mainz und Frankfurt 491 Personen, so daß sich die Gesamtzahl der beförderten Personen auf 72 063 belief. Hinzu kamen weiter 651 Reisewagen, 72 Pferde und 352 Hunde. Der Warentransport bezifferte sich auf 106 129 Zentner; hier war ein bedeutender Ausfall gegen das Vorjahr zu verzeichnen. Hauptursache war der geringe Wasserstand. Interessant ist auch, wieviel Zeit die damaligen Rheindampfer zur Zurücklegung einer Fahrt benötigten, und zwar gebrauchten die Schiffe von Köln nach Mainz und zurück folgende Zeit: Dampfer „Prinzessin Marianne" 30 Stunden 38 Minuten, „Friedrich Wilhelm 33 Std. 16 Min., „Concordia" 33 Std. 22 Min., „Stadt Koblenz" 33 Std. 38 Min., „Stadt Mainz" 34 Std. 27 Min. und „Ludwig" 39 Std. 42 Min. Der Kohlenverbrauch für eine Reise von Köln nach Mainz war naturgemäß bei den einzelnen Dampfern verschieden; bei den meisten Dampfern betrug dieser Verbrauch etwa 300 Ztr. Nur der Dampfer „Stadt Koblenz" hatte den auffallenden Kohlenverbrauch von 359 Ztr. aufzuweisen; eine Tatsache, die man auf schlechte Kesselkonstruktion zurückführte. Der Kessel wurde daraufhin umgebaut. Die Kohlenbelieferungen erfolgten von den Eschweiler Gruben, Ruhrgruben und aus dem Saargebiet. Man wollte künftig die Saarkohle mehr heranziehen, obwohl dieselbe des starken Rußens wegen wenig beliebt war; man glaubte sie aber billiger beschaffen zu können. Die Gesellschaft hatte im Jahre 1832 beschlossen, den Verkehr auf dem Oberrhein bis Basel auszudehnen. Zu diesem Zwecke wurde der Dampfer „Stadt Frankfurt" beauftragt, die Stromstrecke bis Basel auf Verkehrsmöglichkeiten zu untersuchen. Das Ergebnis fiel im großen und ganzen günstig aus; allerdings war man sich nicht ganz einig, ob der damalige Stand der Schiffbautechnik in der Lage sein würde, Dampfer zu bauen, die bei flachem Tiefgang dennoch der starken Strömungen des Oberrheins Herr würden. In dem Prospekt teilte der Direktor der Gesellschaft mit, daß der Dampfer „Stadt Frankfurt" umgebaut werden solle, so daß er alsdann vermutlich den schwierigen Stromverhältnissen des Oberrheins gewachsen sein dürfte. Man versprach sich von dem Verkehr mit Basel als Mittelpunkt der nach der Schweiz reisenden Fremden sehr viel. Im nächsten Jahr, 1833, gelang es in den ersten Monaten wegen ungünstigen Wassers, den Verkehr nur bis zum Leopoldshafen zu führen. Dieser Ort bot zwar die nächste Verbindung nach Karlsruhe und Baden-Baden, war aber sonst für die Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebes unzureichend. Man trachtete danach, wenn schon nicht Basel, dann doch wenigstens Straßburg zu erreichen. Im Jahre 1832 nahm die Kölner Gesellschaft eine Betriebsvergrößerung durch Ankauf der „Rhein- und Maingesellschaft" vor, für welche ein Betrag von 70 571 Tlr. 12 Sgr. 10 Pf. gezahlt wurde. Zu diesem Zweck gab die Kölner Gesellschaft 342 neue Aktien heraus, so daß sich 1832 das gesamte Aktienkapital auf 304 600 Tlr. belief. Soweit das vorliegende Material, das einen interessanten Einblick in die Anfänge der Dampfschiffahrt auf dem Rhein gewährt.

Dr. P. Martell.

Zur Rheinfrage Basel—Straßburg.

Der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband hat am 18. März 1922 eine Konferenz schweizerischer Fachmänner zur Besprechung der Rheinfrage Basel—Straßburg nach Zürich einberufen. An Referate der Herren Oberingenieur R. Schätti über die in Diskussion stehenden Projekte und Ingenieur A. Härry über die historische Entwicklung der Rechtsfragen, schloß sich ein Meinungsaustausch an, an dem sich sämtliche Anwesende beteiligten.

Das Ergebnis der Aussprache wurde gemäß Beschluß der Konferenz durch eine Eingabe vom 30. März 1922 dem Eidg. Departement des Innern bekannt gegeben und lautet folgendermaßen:

„Die Konferenz ist der Ansicht, daß politisch und vom Standpunkt des Schiffahrtsbetriebes aus die Regulierung des bestehenden Rheinlaufes jeder anderen Lösung der Schiffbarmachung vorzuziehen wäre, da der Rhein die einzige Möglichkeit einer hindernisfreien Verbindung der Schweiz mit dem Meere darbietet. Die Konferenz ist aber anderseits auch der Ueberzeugung, daß, selbst wenn Frankreich auf die Regulierung eingingé, Subventionen anderer Staaten oder von Städten und Gemeinden an den Bau und den Unterhalt der regulierten Schiffahrtsstraße nicht erwartet werden könnten, was für die Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt von entscheidender Bedeutung ist. Eine Ausführung der Regulierung durch die Schweiz allein würde aber, abgesehen von den finanziellen Schwierigkeiten, auf unübersehbare Hindernisse stoßen.

Die Konferenz ist ferner der Ansicht, daß aus allgemein wirtschaftlichen Gründen und aus politischen Rücksichten unsere Nachbarländer ohne triftigen Grund nicht an der Ausnutzung ihrer Wasserkräfte gehindert werden sollten, die wir ja selbst in weitestem Maße durchführen. Dies um so weniger, als einerseits bei Ausstattung des Kanals oder des kanalisierten Rheins mit Doppelschleppzugsschleusen die jährlich mögliche Transportmenge für den gesamten zu erwartenden Verkehr der Schweiz ausreicht und anderseits die Frage der Wirtschaftlichkeit der Kraftnutzung die Schiffahrtsinteressen der Schweiz nicht berührt. Es ist ferner zu beachten, daß im Gegensatz zur Schweiz große Teile von Frankreich und namentlich auch der Osten mit Elsaß-Lothringen einer ausreichenden Versorgung mit elektrischer Energie aus eigenen Kraftquellen entbehren. Im Momente, da Deutschland und die Schweiz zusammen oberhalb Basel an den Ausbau neuer großer Kraftwerke herangehen, um eine Flußstrecke auszunutzen, die ähnliche Gefällverhältnisse aufweist, wie der Rhein unterhalb Basel bis Breisach, kann man das Verlangen von Frankreich um so eher verstehen.

Es besteht nach Ansicht der Konferenz die Gefahr, daß bei andauernder Opposition der Schweiz gegen die Kraftnutzung der heute schon erhobene Vorwurf, mag er noch so ungerechtfertigt sein, verschärft würde, diese Opposition erfolge aus selbstsüchtigen Motiven, um die Erstellung von konkurrenzierenden Kraftwerken zu verhindern und die oben erwähnten Gebiete von der Schweiz aus mit Energie zu versorgen. Es sollte daher der richtige Moment nicht verpaßt werden, um durch Gewährung von Konzessionen das bestmögliche für die Schweiz zu erreichen.

Die Konferenz ist der Ansicht, es sei den eidgenössischen Behörden zu empfehlen, mit Frankreich in Verhandlungen über ein Uebereinkommen zu treten, das den Interessen der beiden Länder nach Möglichkeit gerecht zu werden versucht. Die Schweiz würde ihrerseits die Ausnutzung der obern gefällsreichen Strecke des Rheins von Basel bis Neuenburg (eventuell Neu-Breisach) in 2—4 Stufen gestatten unter Vorbehalt aller Rechte, die ihr durch das Mannheimer Uebereinkommen und den Versailler Vertrag zustehen. Dabei soll der Aufstau der ersten Staustufe (Kembs) bis zum U. W. des projektierten Kraftwerkes Birsfelden erfolgen und es soll der Schweiz der ihr zufallende Kraftanteil zur Verfügung gestellt werden. Ferner soll in die Konzessionen für die zu bauenden Kraftwerke die Bestimmung aufgenommen werden, daß die Kraftwerke sich an den Kosten der im Einzugsgebiet des Rheins vorgenommenen oder vorzunehmenden Regulierungen von Seen oder künstlichen Sammelbecken angemessen beteiligen.

Die Konferenz ist der Ansicht, daß die Erstellung der Kraftwerke gestattet werden kann unter folgenden, für die Wahrung der Interessen der Schiffahrt nötigen Voraussetzungen und Bedingungen:

1. Der Rhein-Seiten-Kanal als Ersatzwasserstraße für die betreffende Strecke des offenen Rheins oder der kanalisierte Rhein sind in allen in den Verträgen geregelten Beziehungen als Teil des konventionellen Rheins zu betrachten; es dürfen keine, die Schiffahrt belastenden Abgaben irgendwelcher Art für die Benutzung des Kanals und der Schleuseneinrichtungen erhoben werden.
2. Die Ersatzwasserstraße ist von Frankreich stets in einem entsprechenden, der Schiffahrt dienenden Zustande zu erhalten; der Schiffahrtsbetrieb soll dem Kraftbetriebe vorangestellt werden.
3. Frankreich übernimmt die Regulierung und den Unterhalt des Rheins zwischen Straßburg und der schweizerischen Landesgrenze auf denjenigen Strecken, die nicht durch die Erstellung von Kraftwerken mit Schiffahrtsschleusen schiffbar gemacht sind.
   Frankreich erklärt sich damit einverstanden, sofort durch geeignete Mittel mit der Verbesserung der Fahrrinne des Rheins von Straßburg aufwärts, zu beginnen.
4. Während der Bauzeit der Kanalanlage ist der Rhein vom Kanalauslauf aufwärts bis Basel durch Baggerung der Kiesschwellen für eine 300tägige mittlere Betriebsdauer dauernd in betriebsbereitem Zustand zu halten. Die Schiffahrt soll durch den Einbau des Wehres keinen Einbruch erleiden, eventuell soll durch den Einbau einer rechtsufrigen Schleuse beim Wehr die ungehinderte Offenhaltung des Schiffahrtsweges garantiert werden.
5. Der Rhein soll auch nach Erstellung der Kanalanlage auf ihrer ganzen Länge zur Benutzung während Störungen im Kanalbetrieb und zu Talfahrten bei genügender Abflußmenge dauernd in fahrbarem Zustand gehalten werden.
6. Die Schiffahrtseinrichtungen sind in einem Umfange zu erstellen, wie sie dem zu erwartenden Verkehr entsprechen. Als Mindestanforderungen an die künftigen, endgültigen Schiffahrtsanlagen sind zu betrachten:
   a) Wasserspiegelbreite im Kanal nicht unter 80 m.
   b) Max. Oberflächengeschwindigkeit 1,0 m bis 1,20 m/sek.
   c) Doppelschleppzugschleusen von je 270 m Länge und 25 m Breite. Für den gegenwärtigen und in naher Zukunft zu erwartenden Verkehr betrachten wir eine Schleuse von 185 m Länge und 25 m Breite als genügend.
   d) Die Schleusen sind derart zu konstruieren, daß die Schleusungszeiten auf ein Minimum herabgesetzt werden und damit eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit des Kanals erzielt wird.
   e) Ermöglichung der zukünftigen Erweiterung der Schiffahrtseinrichtungen bei sämtlichen Anlagen.
   f) Genügende Einrichtungen für einen sicheren Schiffahrtsverkehr, wie Anordnung von Leitwerken, Vorbassins, Wendeplätze etc.
   g) Möglichkeit der Einrichtung der elektrischen Treidelei.
   h) Vergrößerung der Schleuseneinrichtungen auf Kosten der Kraftwerke, sobald das Bedürfnis vorhanden ist.
   Für den Nachweis des Bedürfnisses zur Verlängerung der Schiffahrtsschleuse und Bau einer zweiten Schleuse sind genau umschriebene Bedingungen aufzustellen.
   i) Schutz des Schiffahrtsbetriebes gegen die vom Betrieb der Kraftwerke herrührenden Unregelmäßigkeiten in der Wasserführung durch automatisch wirkende Ueberfallwehre.
8. Die Erstellung, der Unterhalt und die Bedienung der sämtlichen der Schiffahrt dienenden Einrichtungen, gegebenenfalls auch die Beleuchtung des Umgehungskanals, die maschinellen Einrichtungen für das Ein- und Ausbringen der Schiffe beim Durchschleusen erfolgt auf Kosten der Kraftwerkgesellschaft.
9. Ueber das bei der Nutzbarmachung der Wasserkräfte und der Regulierung des Rheins zwischen Basel und Straßburg einzuhaltende Vorgehen in bezug auf bauliche Anlagen und den Zeitpunkt der Erstellung usw. ist von Frankreich möglichst bald ein Programm vorzulegen.
10. Der Verkehr der schweizerischen Schiffe auf dem Kanal oder kanalisierten Rhein ist dem Verkehr von Schiffen anderer Nationalität gleichzustellen. Die Ueberwachung der Kanalanlage und die Bedienung der Schleusen untersteht einer internationalen Kontrolle, wobei der Schweiz ein maßgebender Einfluß einzuräumen ist.
11. In der Konferenz wurde der Wunsch ausgesprochen, es möchte das Projekt einer Kanalisation des bestehenden Rheinlaufes noch näher geprüft werden."

Mit aller Hochachtung!

Im Namen der Konferenz der schweizerischen Fachleute vom 18. März 1922 in Zürich:

Der Vorstand des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes.

Folgen die Unterschriften der Teilnehmer, die obiger Eingabe zugestimmt haben:

Archinard, L., Ingénieur en chef de la ville de Genève, Genève.
Böhi, K., Oberingenieur der Rheinkorrektion, Rorschach.
Boesch, Oberingenieur i. Fa. Kürsteiner & Boesch, Zürich.
Bonzanigo, C. A., Ingegnere, Bellinzona.
Gauchat, D., Direktor der Bank für elektrische Unternehmungen, Zürich.
Graff, John, Ingénieur, Genf.
Gruner, H. E., Ingenieur, Basel.
Gutzwiller E., Ingenieur, Basel.
de Haller, Charles, Ingénieur, Genève.
Härry, A., Ingenieur, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, Zürich.
Hilgard, K. E., a. Professor, Ingenieur consulent, Zürich.
Hunziker, G., Oberingenieur, Rheinfelden.
Lüchinger, J. M., Oberingenieur, Zürich 7.
Meyer, E., Ingenieur, Professor an der Eidg. Techn. Hochschule, Zürich.
Nizzola, A., Direktor der A.-G. Motor, Baden.
Osterwalder, J., Wasserrechtsingenieur des Kantons Aargau, Aarau.
Peter, H., Ingenieur, Zürich.
Ringwald, F., Direktor der Zentralschweizerischen Kraftwerke, Luzern.
Rohn, A., Ingenieur, Professor an der Eidg. Techn. Hochschule, Zürich.
Ryniker, Ad. J., Schiffbauingenieur, Basel.
Schätti, Rud., Oberingenieur, Zürich.
Wettstein, Dr. Oscar, Ständerat, Zürich.

(Abdruck aus der Zeitschrift „Schweizerische Wasserwirtschaft" v. 25. Sept. 1922.)

Die Ueberführung der Berliner Häfen in die Privatwirtschaft

Von Stadtrat Schüning.

Die Schaffung der Stadtgemeinde Groß-Berlin hat auch die Organisation und die Verwaltung der Häfen wesentlich beeinflußt. Die lokale Verwaltung durch die früheren selbständigen Gemeinden Spandau, Charlottenburg, Tegel und Neukölln ist durch eine zentrale Verwaltung abgelöst, was nicht unbedeutsame wirtschaftliche Vorteile gebracht hat.

Durch den Bau des Westhafens, der seiner Vollendung entgegengeht, wird Berlin zu einem Hafenplatz, der allen Anforderungen von Handel, Industrie und Schiffahrt Rechnung tragen kann.

Die Leistungsfähigkeit des Westhafens beträgt das zweieinhalbfache des Osthafens. Die beiden Hafenbecken sind 655 bzw. 448 m lang und 55 m breit. Die Gesamthafenanlage umfaßt 29,6 ha; die Wasserfläche 7,6 ha; die Landfläche 22 ha; die Kailänge beträgt 2500 m. Es können 68 Schiffe zu 600 t oder 104 Finowkähne Aufnahme finden. Der Getreidespeicher, der auch als Warenspeicher eingerichtet ist, besteht aus Keller, Erdgeschoß, fünf Obergeschossen und drei Dachgeschossen. Er ist 115 m lang und 27,5 m breit. Die Grundfläche beträgt 3200 qm, die Tragfähigkeit 29 000 t.

Der Zollspeicher ist um ein Dachgeschoß niedriger, 72,74 m lang, 23,83 m breit nebst zwei kurzen Flügelbauten. Die Grundfläche beträgt 2610 qm, seine Aufnahmefähigkeit 2800 t. Die drei Lagerhallen, Keller, Erd- und Obergeschoß, sind je 123,3 m lang und 23 m breit. Die Grundfläche ist zusammen 8850 qm, die Tragfähigkeit beträgt pro Lagerhalle 48 000 t.

Der Kohlenlagerplatz umfaßt 29 000 qm. Sechs Führerstands-Laufkatzen auf festen und fahrbaren Brücken bewältigen je 40 t pro Stunde. Freiladeplätze sind in einem Umfange von 25 000 qm vorhanden. Die gesamte Gleisanlage ist 16 000 m lang. Ladegleise sind für 300 Wagen vorhanden. Außerdem ist ein riesiges Verwaltungsgebäude, Lokomotivschuppen, Werkstattgebäude usw. errichtet.

Diese Darstellung dürfte genügen, um ein Bild zu geben von der Bedeutung der Berliner Häfen nach Fertigstellung des Westhafens. Aber damit tritt auch die Frage der Wirtschaftlichkeit in den Vordergrund. Die gesamten Berliner Häfen haben bis zum Jahre 1921 nicht unerhebliche Zuschüsse erfordert. Erst in diesem Jahre ist eine Rentabilität erreicht. Ob nach Inbetriebnahme des Westhafens die Rentabilität auch in Zukunft möglich ist, erscheint mir sehr fraglich, denn die in Berlin aufkommenden Güter bilden hierfür keine genügende Grundlage. Es muß der Versuch gemacht werden, Berlin zu einem Stapelplatz zu machen. Berlin steht seit Jahren unter dem Druck, daß die Zufuhren selbst auf kurze Zeit nicht aussetzen dürfen, ohne daß eine Katastrophe zu befürchten ist. Die Berliner Verkehrsziffern beweisen, daß die Güter, welche auf Berlin zuströmten, unmittelbar verbraucht wurden.

Ein Umschlags- und Stapelplatz für den Transitverkehr war Berlin noch nie. Dies zu erreichen dürfte einer rein städtischen Hafenverwaltung auch schwer fallen. Hierzu ist eine Organisation notwendig, an welcher alle an der Güterbewegung Interessierten beteiligt sind. Eine ständige Fühlung bis nach Übersee, mit See- und Binnenschiffahrtslinien und Importeuren ist erforderlich. Daß eine solche Organisation nur auf privatwirtschaftlicher Grundlage aufgebaut werden kann, ist selbstverständlich. Deshalb ist der Berliner Magistrat bereit, die Berliner Häfen durch eine Aktiengesellschaft bewirtschaften zu lassen. Als Bedingung wird eine Pachtsumme gefordert, welche ausreicht, das investierte Kapital in Höhe von 750 Millionen Mark in 30 Jahren zu verzinsen und zu tilgen. Es wäre zu wünschen, daß die Bildung einer solchen Gesellschaft zustande käme; sollte dies jedoch nicht der Fall sein, so würde die Stadt Berlin die Rentabilität durch Teilverpachtungen zu erreichen suchen.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Der Schiffer als Vertreter des Schiffseigners.

Schiffer im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes ist der Führer des Schiffes, wie sich das aus der gesetzlichen Bestimmung des § 7 B. Sch. G. ergibt. Für ihn legt das Binnenschiffahrtsgesetz eine Reihe von Verpflichtungen fest, und zwar sowohl dem Schiffseigner (der Reederei) wie auch den Ladungsbeteiligten gegenüber (dem Absender und dem Empfänger).

Nach der grundlegenden Bestimmung des § 7 B. Sch. G. ist nämlich der Schiffer zunächst ganz allgemein verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Er haftet nach Absatz 2 dieser Bestimmung für jeden durch die Vernachlässigung dieser Sorgfalt entstandenen Schaden nicht nur dem Schiffseigner (der Reederei), sondern auch den Ladungsbeteiligten (Absender und Empfänger), den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung, es sei denn, daß er auf Anweisung des Schiffseigners gehandelt hat. Auch in letzterem Falle bleibt der Schiffer verantwortlich, wenn er es unterlassen hat, dem Schiffseigner die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu erteilen, oder wenn ihm eine strafbare Handlung zur Last fällt. Durch die Erteilung der Anweisung wird der Schiffseigner persönlich verpflichtet, wenn er bei der Erteilung von dem Sachverhältnisse unterrichtet war (Absatz 3).

Das Maß der von dem Schiffer bei Ausführung seiner ihm vertraglich oder gesetzlich obliegenden Dienstverrichtungen anzuwendenden Sorgfalt ist somit die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, ohne daß das Gesetz diesen Maßstab näher umschreibt. Aus diesem Grunde ist in Zweifels- und Streitfällen bei Haftbarmachung des Schiffers in entstandenen Schadensfällen von dem Gericht nach freiem Ermessen und unter Umständen unter vorheriger Einziehung von Sachverständigengutachten zu entscheiden, ob der betreffende Schiffer diese Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers in dem fraglichen Schadensfalle beobachtet hatte oder ob das nicht der Fall ist. Die Prüfung des Gerichtes hierbei hat sich selbstverständlich auch darauf zu erstrecken, ob der Schiffer überhaupt die zur Führung des Schiffes nötige Fähigkeiten hatte, insbesondere die vorgeschriebene Prüfung ordnungsgemäß abgelegt hatte und hierfür die diesbezüglichen Urkunden vorlegen kann; ist das nicht der Fall, so haftet neben dem Schiffer insbesondere aber auch der Schiffseigner, der den nicht befähigten Schiffer zur Führung des Schiffes angestellt hatte, sofern der Schiffseigner von der fehlenden Vorbildung des Schiffers bei dessen Anstellung Kenntnis hatte.

Die Sorgfaltspflicht des Schiffers bezieht sich nach Wortlaut des § 7 B. Sch. G. auf alle Dienstverrichtungen, insbesondere auf die Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge. Was unter Dienstverrichtungen hierbei zu verstehen ist, ergibt sich regelmäßig aus der Natur der Sache, es sind dies eben alle Verrichtungen, die mit der Führung des Schiffes zusammenhängen, so die ordnungsgemäße Abgabe der nach Lage des Falles zu treffenden Kommandos an die übrigen Angestellten des Schiffes, die eine gefahrlose Reise des Schiffes gewährleisten. Diese Sorgfaltspflicht des Schiffers besteht nicht nur während der eigentlichen Reise des Schiffes, sondern bereits vor Antritt der Reise, wie sich das aus der weiteren Bestimmung des § 8 B. Sch. G. ergibt. Nach dieser Bestimmung des § 8 B. Sch. G. hat der Schiffer nämlich vor Antritt der Reise darauf zu sehen, daß das Schiff in fahrtüchtigem Zustande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, sowie hinreichend bemannt ist, und daß die Schiffspapiere und Ladungsverzeichnisse an Bord sind. Er hat für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und zum Löschen, für die gehörige Stauung der Ladung, sowie dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht schwerer beladen wird, als die Tragfähigkeit desselben und die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse es gestatten. Wenn der Schiffer im Auslande die daselbst geltenden Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze nicht beobachtet, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise haftet jedoch den Ladungsbeteiligten, den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung auch der Schiffseigner persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht, also mit anderen Worten mit seinem gesamten Vermögen. Die Haftung des Schiffers gegenüber den oben bezeichneten Personen kommt dadurch zum Fortfall, daß der Schiffer in dem betreffenden Falle, der zu einer Schädigung dieser Personen führte, auf eine ausdrückliche diesbezügliche Anweisung des Schiffseigners (des Reeders) hin gehandelt hatte, wofür der Schiffer jedoch beweispflichtig ist, falls der Schiffseigner eine derartige Anweisung bestreiten sollte; in derartigen Fällen kommt dann eben als allein haftpflichtige Person nur der Schiffseigner in Betracht, da eben der Schiffer an dem eingetretenen Schaden keine Schuld trägt, das Verschulden eben hier allein auf den Schiffseigner als der allein in Frage kommenden Person fällt. Ausnahmen hiervon gelten nur dann, so daß also nicht der Schiffseigner, sondern der Schiffer auf Schadensersatz haftet, wenn der Schiffer es unterlassen hatte, dem Schiffseigner die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu geben oder wenn ihm, dem Schiffer, eine strafbare Handlung zur Last fällt. Ob der Schiffer es unterlassen hatte, dem Schiffseigner, der eine Anweisung erteilte, hierbei die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu geben, d. h. also mit anderen Worten, den Schiffseigner darauf aufmerksam zu machen, daß die Anweisung unsachgemäß bzw. falsch sei und deren Ausführung Schadensfolgen zeitigen müsse, ist ebenfalls von dem Gericht in Zweifels- und Streitfällen an Hand von Sachverständigengutachten zu dieser Frage nach freiem Ermessen zu entscheiden, da hier eben nur die Umstände des Einzelfalles entscheidend und maßgebend sein können. Im übrigen setzt diese Befreiung des Schiffseigners von seiner hier grundsätzlich eingreifenden Haftpflicht selbstverständlich voraus, daß dem Schiffseigner die zur Beurteilung der Tragweite seiner Anweisung erforderliche Sachkenntnis in nautischer Beziehung fehlte, so daß also die Aufklärung seitens des Schiffers geradezu notwendig und unbedingt erforderlich war; es kommt also, wie ersichtlich, hier wieder der allgemeine bürgerlich-rechtliche Grundsatz der Schadensersatzlehre zum Durchbruch, daß zum Schadensersatz nur verpflichtet ist, wer an dem eingetretenen Schaden die Schuld trägt. Dem entspricht es denn auch, daß der Schiffer auch dann für den Schaden verantwortlich ist, also die Haftung des Schiffseigners zum Fortfall kommt, wenn dem Schiffer eine strafbare Handlung zur Last fällt.

Der Schiffer ist weiterhin verpflichtet, von Beschädigungen des Schiffes oder der Ladung, von eingegangenen Geschäften sowie von der Einsetzung eines anderen Schiffers — in Verhinderungsfällen — den Schiffseigner in Kenntnis zu setzen. Er hat in allen erheblichen Fällen, namentlich wenn er die Reise einzustellen oder zu ändern sich genötigt findet, die Erteilung von Verhaltungsmaßregeln bei dem Schiffseigner nachzusuchen, sofern es die Umstände gestatten. Diese Verpflichtung des Schiffers besteht also seinem Dienstherrn, dem Schiffseigner, gegenüber, dem er sich also im Falle schuldhafter Unterlassungen in dieser Beziehung schadensersatzpflichtig macht. Im Interesse der Ladungsbeteiligten hat der Schiffer während der Reise für das Beste der Ladung nach Möglichkeit zu sorgen. Werden zur Abwendung oder zur Verringerung eines Verlustes besondere Maßregeln erforderlich, so hat der Schiffer, wenn tunlich, die Anweisung der

Ladungsbeteiligten einzuholen, sonst nach bestem Ermessen das Erforderliche selbst zu veranlassen und dafür zu sorgen, daß die Ladungsbeteiligten von dem Vorfall und den dadurch veranlaßten Maßregeln schleunigst in Kenntnis gesetzt werden.

Der Schiffer gilt im Verhältnis zu seinem Dienstherrn, dem Schiffseigner in einem gesetzlich umschriebenen Umfange als dessen Bevollmächtigter bzw. dessen Vertreter. Befindet sich nämlich das Schiff weder am Heimatsorte, noch an einem Orte, an welchem der Schiffseigner eine Geschäftsniederlassung hat, so ist der Schiffer Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, die Frachtforderungen einzuziehen, sowie für den Schiffseigner alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausführung der Reise erforderlich macht. Es bedarf also, wie ersichtlich, hier überhaupt nicht einer besonderen Bevollmächtigung seitens des Schiffseigners an den Schiffer, vielmehr gilt in den erwähnten Fällen, wenn nämlich das Schiff sich auf der Reise befindet (m. a. W. weder an seinem Heimatsorte noch am Orte der Geschäftsniederlassung des Schiffseigners liegt), ohne weiteres als Vertreter des Schiffseigners dritten Personen gegenüber; das hat also rechtlich zur Folge, daß alle Rechtsgeschäfte und Rechtshandlungen des Schiffers unmittelbar den Schiffseigner selbst so berechtigen und verpflichten, wie wenn der Schiffseigner selbst die Rechtsgeschäfte oder Rechtshandlungen vorgenommen hätte. Eine Besonderheit gilt für die Eingehung von Wechselverbindlichkeiten, für die Veräußerung oder Verpfändung des Schiffes, wie für den Abschluß von Frachtverträgen; zur Eingehung derartiger Geschäfte des Schiffers ist nämlich der Schiffer nur auf Grund einer ihn hierzu besonders ermächtigenden Vollmacht seines Schiffseigners berechtigt; dies aus dem Grunde, weil derartige Geschäfte für den Schiffseigner eine zu einschneidende Bedeutung und Wichtigkeit haben, so daß der Schiffer zu deren Abschluß nicht als ohne weiteres — d. h. schon auf Grund seiner bloßen Anstellung als Schiffer, wie oben — bevollmächtigt gelten kann. Ferner bedarf es einer besonderen ausdrücklichen Vollmachterteilung an den Schiffer, wenn es sich um Geschäfte handelt, die zu einer Zeit abgeschlossen werden sollen, zu welcher sich das Schiff noch an seinem Heimatsorte oder an dem Orte der Geschäftsniederlassung des Schiffseigners befindet; dies eben aus dem Grunde, weil hier der Schiffseigner als Eigentümer des Schiffes die allein maßgebende Person ist und sein muß, die alle auf Schiff oder Ladung sich beziehende Geschäfte zum Abschluß bringt. Zur Ausstellung von Ladescheinen ist jedoch wiederum stets der Schiffer berechtigt, und zwar hier ohne Unterschied, wo das Schiff sich befindet.

Wie bereits oben erwähnt wurde, gilt der Schiffer jedenfalls zu der Zeit, zu welcher sich das Schiff auf der Reise befindet, ohne weiteres, d. h. auf Grund seiner bloßen Anstellung als Schiffer, als Bevollmächtigter des Schiffseigners hinsichtlich Einziehung der Frachtforderung sowie aller solcher Geschäfte und Rechtshandlungen, welche die Ausführung der Reise des Schiffes erforderlich macht. Die Einziehung der Frachtforderungen durch den Schiffer rechnet hierbei zu den wichtigsten derartiger Geschäfte, bei denen also der Schiffer ohne weiteres gesetzlich und ohne daß es einer besonderen Vollmacht des Schiffseigners bedarf, als Bevollmächtigter bzw. Vertreter des Schiffseigners gilt. Der Empfänger der Frachtgüter, die auf dem Schiffe befördert wurden, kann also ohne weiteres, d. h. ohne Prüfung einer Vollmacht des Schiffers, die fälligen Frachtgelder an den Schiffer mit der Wirkung bezahlen, daß die Frachtforderung des Schiffseigners zum Erlöschen kommt, der Schiffseigner m. a. W. als befriedigt anzusehen ist; die Zahlung des Empfängers der Frachtgüter gilt eben rechtlich an den Schiffseigner (die Reederei) erfolgt, der Schiffer gilt bei Annahme der Zahlung lediglich als gesetzlicher Vertreter des Schiffseigners. Liefert also der Schiffer die empfangenen Frachtgelder nicht an seinen Dienstherrn, den Schiffseigner, ab, so berührt das den Empfänger nicht, der eben an den Schiffer als den Vertreter des Schiffseigners richtig gezahlt hat, so daß also seine Frachtgeldschuld mit diesem Zeitpunkte zum Erlöschen gekommen ist (cf. §§ 15, 16 B. Sch. G.).

Möglich ist es nun, daß der Schiffseigner den Umfang dieser gesetzlichen Vertretungsbefugnis des Schiffers durch entsprechende Vereinbarungen mit dem Schiffer einschränkt, etwa in der Weise, daß der Schiffer zu bestimmten Geschäften auch während der Reise des Schiffes die vorherige Einwilligung bzw. ausdrückliche Ermächtigung des Schiffseigners einzuholen hat. Derartige Einschränkungen sind dann von dem Schiffer einzuhalten, anderenfalls er sich dem Schiffseigner für etwaige Schädigungen oder Nachteile schadensersatzpflichtig macht. Dritte Personen, die mit dem Schiffer während der Reise Geschäfte abschließen, oder der Empfänger der Frachtgüter, von dem der Schiffer die Frachtgelder einzieht, können regelmäßig naturgemäß von derartigen etwaigen Einschränkungen der gesetzlichen Vertretungsbefugnis des Schiffers keine Kenntnis haben, da diese Einschränkungen der Vollmacht eben auf einer zwischen Schiffseigner (Reeder) und Schiffer bei dessen Anstellung getroffenen rein internen Vereinbarungen beruhen, so daß dritte Personen von diesen Einschränkungen der Vollmacht keine Kenntnis haben können. Zum Schutze dieser dritten Personen, die sich auf das Bestehen der oben dargelegten gesetzlichen Vollmacht des Schiffers (insbesondere seiner Vollmacht zur Einziehung der Frachtforderung) verlassen, bedurfte es daher einer besonderen gesetzlichen Bestimmung, die nunmehr der § 17 B. Sch. G. enthält. Nach dieser Vorschrift kann nämlich der Schiffseigner, welcher die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers beschränkt hat, einem Dritten die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen (seitens des Schiffers) nur dann entgegensetzen, wenn er beweist, daß sie dem Dritten bekannt waren. Diese Kenntnis kann der Schiffseigner den dritten Personen, insbesondere dem Empfänger der Frachtgüter, vor allem durch entsprechende schriftliche Benachrichtigung geben, so zum Beispiel dem Empfänger der Frachtgüter in der Weise und in der Richtung, daß der Schiffer zum Empfange der fälligen Frachtgelder nicht bevollmächtigt sei, diese Gelder vielmehr z. B. an eine Bank des Schiffseigners an dem Ankunftsorte einzuzahlen seien. War der Empfänger der Frachtgüter in dieser Weise von der Sachlage unterrichtet worden, so hat er nunmehr Kenntnis von der Beschränkung der Vollmacht des Schiffers und diese Beschränkungen sind dann auch ihm gegenüber rechtlich wirksam, eben weil er hiervon durch Benachrichtigung seitens des Schiffseigners Kenntnis hatte. Zahlt also der Empfänger der Frachtgüter trotz dieser seiner Kenntnis von der fehlenden Vollmacht des Schiffers hierzu die Frachtgelder an den Schiffer, statt an die von dem Schiffseigner bevollmächtigte Bank aus, so setzt der Empfänger sich der Gefahr einer Doppelzahlung aus, wenn nämlich der Schiffer das von ihm empfangene Geld nicht an den Schiffseigner abliefert (z. B. unterschlägt); in derartigen Fällen braucht eben der Schiffseigner die seitens des Empfängers an den Schiffer bewirkte Zahlung nicht gegen sich gelten zu lassen, kann also m. a. W. von dem Empfänger der Frachtgüter ordnungsgemäße Zahlung an die bezeichnete Bank als Bevollmächtigte des Schiffseigners von dem Empfänger verlangen. Bemerkenswert ist übrigens, daß diese Kenntnis dem Dritten von dem Schiffseigner nicht stets schriftlich gegeben zu werden braucht, vielmehr kann diese Kenntnis dem Dritten auch in anderer Weise vermittelt werden, so mündlich durch entsprechende Mitteilung des Schiffseigners, insbesondere auch telephonisch. Jedoch trifft den Schiffseigner die Beweislast dafür, daß der Dritte, z. B. der Empfänger, von dieser Beschränkung der Vollmacht des Schiffers auch richtige Kenntnis hatte, ein Beweis, der praktisch in vielen Fällen nicht immer leicht zu führen sein wird.

Liegt keine Einschränkung der gesetzlichen Vollmacht des Schiffers vor, so wird, wie bereits oben bemerkt wurde, der Schiffseigner unmittelbar selbst berechtigt und verpflichtet, wenn der Schiffer Geschäfte, die sich auf Schiff oder Ladung beziehen, während der Reise des Schiffes mit Dritten abschließt. Das setzt der § 19 B. Sch. G. ausdrücklich fest, in dem er folgendes bestimmt: Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Schiffer in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes, sei es mit, sei es ohne Bezeichnung des Schiffseigners innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossen hat, wird der Schiffseigner dem Dritten gegenüber berechtigt und die Haftung des Schiffseigners mit Schiff und Fracht begründet; letzteres ist noch von besonderer Bedeutung, da hierdurch der Umfang der Haftung des Schiffseigners für derartige gesetzlich ordnungsgemäße Geschäfte des Schiffers während der Reise des Schiffes gesetzlich eingeschränkt wird; der Schiffseigner haftet also dem Dritten auf Erfüllung derartiger Rechtsgeschäfte des Schiffers nicht mit seinem gesamten Landvermögen, sondern nur mit Schiff und Fracht, was allerdings für die Regelfälle genügen wird, namentlich im Hinblick auf den hohen Sachwert des Schiffes. Der Schiffer selbst wird dem Dritten durch das Rechtsgeschäft nicht verpflichtet, wie bereits oben bemerkt wurde, es sei denn, daß er dessen Erfüllung gewährleistet oder seine Befugnisse überschritten hat; das bestimmt dann noch der § 19, Absatz 2 B. Sch. G. Für den Fall, daß der Schiffer dem Dritten gegenüber die Erfüllung des Geschäftes gewährleistet hat (praktisch wohl weniger vorkommen), haftet der Schiffer dem Dritten neben dem Schiffseigner, so daß also der Dritte zwei Schuldner hat, den Schiffseigner und den Schiffer: der Dritte kann jeden dieser Beiden auf die Erfüllung des Geschäftes ganz in Anspruch nehmen, es liegt also m. a. W. eine gesamtschuldnerische Haftung von Schiffer und Schiffseigner vor. Überschreitet der Schiffer seine gesetzlichen Befugnisse, so bleibt die Haftung des Schiffseigners dem Dritten gegenüber bestehen, es sei denn, daß der Dritte wußte, daß dem Schiffer die Vollmacht zum Abschluß des betreffenden Geschäftes gefehlt hatte.

Der Schiffer untersteht im übrigen gemäß § 20 B. Sch. G. den Vorschriften der Gewerbeordnung. Das Dienstverhältnis des Schiffers kann jedoch nach ausdrücklicher Bestimmung des § 20 B. Sch. G., wenn nichts anderes verabredet ist, von jedem Teile mit Ablauf jedes Monats nach einer sechs Wochen vorher erklärten Kündigung aufgehoben werden; im übrigen gelten hier die Bestimmungen der §§ 133 bis 133 d der Gewerbeordnung.

Hat der Schiffer eine Reise angetreten, so ist er verpflichtet, bis zur Beendigung der Reise und zur Entlöschung des Schiffes im Dienste zu bleiben, es sei denn, daß ein den sofortigen Austritt rechtfertigender Grund vorhanden ist. Wird das Dienstverhältnis vor der Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte während

der Reise aufgehoben, so hat der Schiffer Anspruch auf die Kosten der Rückreise nach dem Orte, an welchem er in den Dienst getreten ist. Das kommt jedoch nicht zur Anwendung, wenn der Schiffer sich einer Handlung schuldig gemacht hat, welche geeignet ist, seine sofortige Entlassung zu rechtfertigen. Ist ein die sofortige Entlassung rechtfertigender Grund nicht vorhanden, so kann der Schiffer zwar jederzeit seines Dienstes enthoben werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche für die Zeit bis zum Ende der vertragsmäßigen Dauer des Dienstverhältnisses oder bis zum Ablaufe der Kündigungsfrist.

Dr. Werneburg, Rechtsanwalt, Berlin-Schöneberg.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

HNA-Ausstellung.

Im Rahmen der vom 23. bis 25. November 1922 in der Technischen Hochschule Charlottenburg stattfindenden Tagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft veranstaltet der Handelsschiff-Normen-Ausschuß (HNA) im Lichthof der Hochschule eine Ausstellung von schiffmaschinenbaulichen, schiffbaulichen und schiffselektrischen Ausrüstungsteilen, die nach HNA-Normen hergestellt sind. Die Ausstellung wird am 23. November 1922, vormittags, vor der ersten Frühstückspause durch Herrn Dipl.-Ing. C. Regenbogen, Maschinenbaudirektor der Fried. Krupp, A.-G. Germaniawerft, Kiel-Gaarden, mit einer kurzen Ansprache eröffnet werden.

Eine allgemeine Normung im Schiffbau begann im November 1916, als der verstorbene Geheime Marine-Oberbaurat Veith auf Anregung von Herrn Dir. Regenbogen, Kiel, eine Versammlung zur Gründung der Marine-Normen-Kommission (MNK) einberufen hatte. Diese Versammlung fand am 18. November 1916 auf der Germaniawerft, Kiel, statt und wurde besucht von Vertretern der drei Marinebehörden, der drei kaiserlichen Werften und von Vertretern der sechs großen, für die Kaiserliche Marine bauenden Privatwerften.

Nach dieser Versammlung fanden regelmäßig Arbeitssitzungen der neugegründeten MNK statt. Mehrere der in der MNK vertretenen großen Privatwerften übernahmen in der Hauptsache die umfangreichen Ausarbeitungen der Normen.

Die Marine-Normen-Kommission mußte leider kurz nach dem besonders auch für die Kaiserliche Marine unglücklichen Ausgang des Krieges ihre Arbeiten einstellen. Der gute Erfolg, mit dem die MNK in ihren Arbeiten vorwärts kam, gab die Anregung, auch für den Handelsschiffbau eine ähnliche Organisation wie die MNK ins Leben zu rufen. Bereits im Juli 1917 wurde in Hamburg der Handelsschiff-Normen-Ausschuß (HNA) gegründet, der dann sofort seine Arbeiten in vier Arbeitsausschüssen, Schiffbau, Schiffsmaschinenbau, Hilfsmaschinenbau und für schiffselektrische Anlagen aufnahm. Der HNA wurde gegründet unter Teilnahme der 5 Reedereien: Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Woermann-Linie, Hamburg, Norddeutscher Lloyd und Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa", Bremen, sowie der zehn großen Werften: Blohm & Voß, Vulcanwerke und Reiherstieg, Hamburg, Germaniawerft und Howaldtswerke, Kiel, A.-G. „Weser", Bremen, Tecklenborg und Seebeck, Geestemünde, Schichau, Elbing und Danzig und Flensburger Schiffbaugesellschaft. Außerdem ist der Germanische Lloyd Mitglied des HNA.

Heute hat der HNA einen großen Teil seiner Arbeiten erledigt, es sind insgesamt 1026 Normenblätter vom HNA-Hauptausschuß angenommen worden, von denen über 400 bereits gedruckt von der Verlagsbuchhandlung Julius Springer, Berlin W 9, Linkstr. 23-24, zu beziehen sind. Eine Anzahl Schiffe sind bereits mit Teilen nach HNA-Normen ausgerüstet.

Die von Herrn Oberingenieur Sütterlin, Blohm & Voß, Hamburg, im November 1918 und von Herrn Dir. Regenbogen, Germaniawerft, Kiel, im September 1920 vor der Schiffbautechnischen Gesellschaft gehaltenen Vorträge über die Normung im Schiffbau geben dem, der sich über das Gebiet näher informieren möchte, wertvolles Material in die Hand.

Die HNA-Ausstellung in der Charlottenburger Hochschule soll weiteren Kreisen eine Auswahl von Teilen zeigen, welche nach HNA-Normen hergestellt sind. Es haben sich etwa 50 Firmen aus dem ganzen Reiche bereitgefunden, die Ausstellung zu beschicken und in sehr dankenswerter Weise nicht unerhebliche Geldmittel für diesen Zweck zur Verfügung gestellt. Die Ausstellung wird auch nach der Tagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft noch etwa 8 Tage bestehen bleiben; der Eintritt ist frei und jeder Interessent freundlichst eingeladen. Ein Führer mit der Liste der Ausstellerfirmen wird am Eingang der Ausstellung gegen geringes Entgelt zu haben sein.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Eingriffe in die Rheinschiffahrtsakte. Während sich die internationale Rheinkommission in Straßburg und die dabei beteiligten Staaten bemühen, ihre Vorschläge für die Revision der Rheinschiffahrtsakte von Mannheim zusammenzustellen, um sie in der Dezembersession der internationalen Kommission zu vertreten, erleidet die Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1868, nach welcher sich vorläufig gemäß Art. 354 des Friedensvertrages von Versailles die Rheinschiffahrt regeln soll, allerhand Eingriffe. Man könnte allerdings kaum behaupten, daß es sich um wirklich beabsichtigte Zuwiderhandlungen gegen die geltende Rheinschiffahrtsakte handelt, aber diese Eingriffe lassen doch durchblicken, daß man verschiedenen Orts den Geist der Rheinschiffahrtsakte und ihren eigentlichen Sinn noch nicht hat erfassen können. — So hat die Interalliierte Schiffahrtskommission am 11. Mai 1921 folgendes in Kraft gesetzt:

Befehl

„Jedes alliierte oder requirierte Fahrzeug, das zum militärischen Transport von Truppen und Material dient, eine alliierte Flagge hißt und auf dem Vorderteil außer der in der Rheinpolizeiverordnung vorgesehenen blauen Flagge noch eine zweite blaue Flagge zu oberst am Mast hißt, hat das Recht des Vorfahrens auf dem ganzen besetzten Rhein. Dieses Recht gilt beim Passieren von Schiffbrücken und Fähren, an schiffbaren Durchgangsstellen und beim Begegnen oder Überholen einzelner Schiffe oder Schleppzüge durch Schiffe, welche das erwähnte Prioritätssignal aufweisen."

Der Sieger im Weltkriege dehnt in diesem Befehl sein Verhältnis zum Besiegten auch auf Dritte aus, die am Kriege gar nicht beteiligt waren und zu ihm in einem Verhältnisse stehen, das sich rein auf die Bestimmungen der Rheinschiffahrtsakte stützt, die jedem Staate die freie Schiffahrt auf dem Strome auf Grund internationaler Abmachungen garantieren, denn für die Besiegten gilt in erster Linie der Friedensvertrag von Versailles, und dieser erklärt die bisherige Rheinschiffahrtsakte in Kraft. Holländische und schweizerische Schiffe werden sich gegebenenfalls auf ihren Schein berufen, denn die praktische Anwendung des erwähnten Befehls ist ein Eingriff in die Rheinschiffahrtsakte.

Am 22. September d. J. erging ein weiterer Befehl der interalliierten Schiffahrtskommission, in welchem mitgeteilt wurde, daß in Wesseling vom 23. bis 25. September Übersetzungsübungen auf dem Rhein durch französische Truppen stattfinden, und daß während der Dauer der Übungen dort die Schiffahrt des Nachts jedem Fahrzeug untersagt sei, wie auch das Ankern in der Nacht vom 23. zum 24. September jedem Fahrzeug, das nicht zu landen oder zu löschen hat. Den Touristendampfern wurde dabei die Schiffahrt am Tage untersagt. Für Schlepper, Kähne und alle anderen Fahrzeuge wurde die Durchfahrt freigegeben am 24. September von 7 Uhr morgens bis 9 Uhr morgens, von 12 bis 2 Uhr mittags und von 6 Uhr abends bis zum 25. September. An diesem letzteren Tage wurde die Durchfahrt nur zwischen 12 und 2 Uhr mittags gestattet und sodann von abends 6 Uhr. Derartige militärische Übungen auf dem Rhein sind vor dem Kriege allerdings auch von den deutschen Truppen vielfach vorgenommen worden, aber dabei wurde die Durchfahrt für die Schiffe niemals mehr als für zwei Stunden gesperrt, wie man heute noch in den Veröffentlichungen der Fachorgane nachlesen kann. Daß die Durchfahrt wegen Truppenübungen derart eingeschränkt wird, wie es von den französischen Truppenführern schon wiederholt angeordnet worden ist, ist wiederum ein rechtswidriger Eingriff in die Rheinschiffahrtsakte und in die Rechte der schiffahrttreibenden Rheinstaaten. Wie eine solche zweitägige Stillegung der Rheinschiffahrt den ganzen Schiffahrtsbetrieb stört und ihn finanziell belastet, davon haben offenbar die Armeeführer keine Ahnung.

Im Mai vorigen Jahres hat die Interalliierte Rheinlandkommission in Ausführung der Londoner Beschlüsse eine Verordnung erlassen, nach welcher die Rheingüter, die aus dem Teile des nicht besetzten Deutschlands nach einem anderen nicht besetzten Landesteile gehen, beim Austritt aus dem besetzten Gebiet eine statistische Gebühr von 1,— Mark per Artikel zu bezahlen haben. Die Erhebung dieser Gebühr steht im Widerspruch mit Art. 7 der Rheinschiffahrtsakte, der lautet:

„Insoweit nicht sanitätspolizeiliche Rücksichten entgegenstehen, ist die Durchfuhr aller Waren auf dem Rheine von Basel bis in das offene Meer gestattet. Die Uferstaaten werden, mag diese Durchfuhr direkt oder nach vorgängiger Umladung oder Lagerung in der Niederlage erfolgen, Durchgangsabgaben nicht erheben."

So viel uns bekannt, ist seiner Zeit von Holland aus gegen die Gebühr Einspruch erhoben worden, aber wir haben nie erfahren, mit welchem Erfolg. Die Gebühr ist ja allerdings gering, aber hier handelt es sich um das Recht. Und es ist eine Erfahrungstatsache, daß, wenn die Betroffenen sich gegen eine kleine Ungerechtigkeit nicht zur Wehr setzen, man auch bald

Gelegenheit hat, sich über größere Ungerechtigkeiten zu beschweren.

Als im Jahre 1919 Deutschland auf der Suche nach neuen Einnahmequellen eine Verkehrssteuer einführte, und gestützt auf diese auf den Personenfahrpreisen, auf Frachten, Schlepplöhnen und Ableichterungskosten in der Rheinschiffahrt eine Verkehrssteuer von 7% erhob, hat die holländische Regierung sofort gegen diese Besteuerung der Rheinschiffahrt Verwahrung eingelegt, wie aus dem holländischen Orange-Buch 1919 bis 1920 hervorgeht, weil sie sich auf den Standpunkt stellte, daß diese Steuer widerrechtlich erhoben werde, und daß daher die bereits gezahlten Summen zurückzuzahlen seien. Die alliierten Staaten hatten zur gleichen Zeit mit Erfolg die Erhebung der Steuer verlangt, und diese wurde für den Rhein aufgehoben, aber auf den Seitenarmen des Stromes weiter eingezogen. Auch diese Steuer stand im Widerspruch mit der Rheinschiffahrtsakte Art. 3 und Art. 7.

Da die Vorschläge der verschiedenen Staaten für die Revision der Rheinschiffahrtsakte vorläufig nur der Rheinzentralkommission bekannt sind, weiß man noch nicht, wie sich inskünftig die Staaten zur Frage der völlig abgabenfreien Schiffahrt auf dem Rheine stellen, doch ist durchgesickert, daß Frankreich in gewissem Sinne Abgaben zulassen möchte. Es ist nun Sache der Rheinschiffahrtsinteressenten, dahin zu wirken, daß der bisherige abgabenfreie Zustand, der sich bewährt hat, beibehalten wird. V. K.

Internationale Rheinkommission. Die internationale Zentralkommission für die Rheinschiffahrt mit Sitz in Straßburg hat sich schon seit längerer Zeit darum bemüht, zur Veröffentlichung ihrer offiziellen und offiziösen Bekanntmachungen sich an ein bestehendes Fachorgan anzuschließen oder sich ein solches selbst zu schaffen. Nun ist in Straßburg unter Mitwirkung des „Office nationale de la navigation" unter dem Titel „La Navigation du Rhin" ein neues Rheinschiffahrtsorgan und Rheinschiffahrtsfachblatt ins Leben gerufen worden, welches die internationale Rheinkommission zur Unterbringung ihrer Bekanntmachungen bestimmt hat. Die Redaktionskommission unter dem Chefredakteur M. J. Dieterlen besteht aus folgenden acht Herren: Antoine, Rheinschiffahrtsingenieur in Straßburg, der kürzlich durch die Veröffentlichung der Broschüre „Der Ausbau des Rheins für Schiffahrt und Kraftausnutzung" bei uns bekannt geworden ist, ferner Berninger, Handels- und Industriedirektor in Straßburg und französischer Delegierter der Zentralkommission, Detoeuf, Direktor der Häfen von Straßburg und Kehl, Haelling, Subdirektor des „Office national de la navigation", kürzlich bekannt geworden durch die Herausgabe eines französischen Werkes über die Rheinschiffahrt, ferner Haug, Generalsekretär der Straßburger Handelskammer, Le Correc, Generalsekretär der Pechelbronner Ölquellen, Lucius, Handelskammersekretär in Straßburg und Nibovet, Professor an der juristischen Fakultät Straßburg. In dem Prospekt, in welchem die Neugründung angekündigt wird, wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß das Blatt seine volle Unabhängigkeit bewahren werde und keinen offiziellen Charakter trage. Ferner heißt es darin: „Seitdem der Versailler Vertrag unser Land wieder zum Uferstaat des Rheinstromes gemacht hat, schien es immer notwendiger, die Tendenzen und Bemühungen Frankreichs um die Mitarbeit an der Rheinschiffahrt nicht nur im Auslande, sondern hauptsächlich in französischen Kreisen besser bekannt zu machen. Unser Volk muß von der Tatsache überzeugt werden, daß der Rhein nichts weniger als eine politische Barriere ist, sondern die wichtigste europäische Wirtschaftsarterie, die nun zum Teil wieder französisch geworden ist und den Osten des Landes mit dem Meere verbindet."

Es ist zu begrüßen, daß die Rheinzentralkommission der Öffentlichkeit selbst von ihren Beschlüssen und Verhandlungen Kenntnis geben will, denn es wird auf diese Weise ausgeschlossen sein, daß nebenbei Havas wieder tendenziöse Berichte verfaßt, die von den Auslassungen der Kommission abweichen, wie das auch schon vorgekommen ist. Wir nehmen ferner an, daß die ganz nach französischen Tendenzen und Absichten zugeschnittene Redaktionskommission sich völlig neutral verhalten wird gegenüber den amtlichen Bekanntmachungen der Rheinzentralkommission, und daß sie weitherzig genug sein wird, sich anderen Meinungen gegenüber nicht ganz ablehnend zu verhalten. So hätte denn auch die Rheinkommission wie die internationale Donaukommission ihr Publikationsorgan. Solange der Sitz der Kommission in Mannheim war, wurden die Beschlüsse der Tagungen sofort gedruckt an die Fach- und Tagespresse versandt, und auch dieses System hatte sich ganz gut bewährt. V. K.

Der neue Kollektiv-Vertrag für das Gebiet der westdeutschen Kanäle ist nach Verhandlungen zwischen Vertretern des Arbeitgeberverbandes und der Arbeitnehmerverbände unter dem Vorsitz eines Vertreters des Reichsarbeitsministers durch Schiedsspruch festgesetzt worden. Beide Verbände haben auch diesen Schiedsspruch angenommen.

Aus dem neuen Vertrag entnehmen wir nachstehend einige Punkte, die teilweise gegenüber dem Vertrag vom 1. April 1922 eine Änderung erfahren haben:

Die Vergütungen für besondere Arbeiten werden um 50 % erhöht. Für die Kesselreinigung sind dem Maschinenpersonal seitens der Betriebsleitung Kesselanzüge zu stellen. Die Nachtruhe muß in die Zeit von 6 Uhr abends bis 7 Uhr morgens fallen. Dem Personal der in Schleppzügen befindlichen Schiffe, denen die „freien" Sonntage (2 resp. 3 Sonntage im Monat) nicht gewährt werden können, wird für den gefahrenen „freien" Sonntag die stundenweise Sonntagsvergütung, jedoch mindestens ein Viertel des Wochenlohnes, gezahlt. Die Vergütungssätze betragen für Kapitäne 155 M. (Überstunden) und 195 M. (Nacht- und Sonntagsarbeit), für Matrosen 135 M. bzw. 170 M., und für Schiffsjungen 75 M. bzw. 95 M. Das Wachgeld beträgt jetzt ein Fünfzehntel des Wochenlohnes (180 M. früher). Die Kündigungsfrist für Kapitäne, Schiffsführer, Steuerleute und Maschinisten ist eine 6-(bisher 4)wöchige zum Monatsabschluß. Die Valutavergütungen sind für die Fahrten nach Holland neu festgesetzt worden und betragen im November 2,9 Gulden, im Dezember 2,8 Gulden, im Januar 2,7 Gulden, im Februar 2,6 Gulden und im März 2,5 Gulden, ohne jeglichen Abzug in deutscher Währung am Lohne (bisherige Vergütung 3 Gulden, wofür 90 M. pro Tag vom Lohne abgezogen wurden). Für das Rheingebiet gelten die gleichen Valutavergütungen.

Zwischen dem Arbeitgeberverband und den Arbeitnehmerverbänden sind noch einige besondere Vereinbarungen hinsichtlich der Fahrten, der Havariearbeiten, Effektenversicherung usw. getroffen worden, die auch im Rheingebiet gelten. So wurde bezüglich der Fahrten vereinbart: Wenn die Ankunft eines Schleppbootes an Sonnabenden an den Stationen Emden, Leer, Dortmund und Herne um 3 Uhr nachmittags oder später erfolgt, so darf das Schleppboot an demselben Tage eine neue Reise nicht mehr antreten. An den Tagen vor Weihnachten, Ostern und Pfingsten ist an den vorbenannten Stationen um 12 Uhr Fahrtschluß. (Dieser letzte Punkt wurde neu vereinbart.) Die Effektenversicherung ist bei Havarie, Brand oder Sinken der Fahrzeuge für die Bemannung der Geldentwertung entsprechend erhöht worden.

Verkehr auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser.

Die in der Vorwoche einsetzende Besserung im Zechengebiet konnte sich in der Berichtswoche weiter entwickeln. Die Zuweisungen des Kohlensyndikats erfolgten prompt, so daß der Kohlenversand von den Zechen- und Kohlenhäfen in östlicher Richtung vom Rhein-Herne-Kanal lebhafter war als bisher. Der Grund der besseren Kohlenverladung zum Osten dürfte einmal in dem sich bemerkbar machenden Wagenmangel der Eisenbahn und zum andern in der zunehmenden Kohlenförderung zu suchen sein. Die Zahl der Bergarbeiter und auch der Belegschaften, die sich an dem Verfahren von Überschichten beteiligt, hat im Laufe dieses Monats gegenüber September eine merkliche Zunahme erfahren. Wenn die Förderung sich so weiter entwickeln kann, dürfte der Kohlenversand in östlicher Richtung in nächster Zeit in derselben Weise so anhalten. Die Kohlenverfrachtung zum Westen und zum Rhein ist durchweg lebhaft; auch die Eisenbahn holt täglich über 22 000 beladene Wagen von den Zechen zurück, an einem Tage über 23 000. Der bisherige Herbstwagenmangel ist im Vergleich zu früheren Jahren äußerst gering, obwohl die Verladung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen fortlaufend steigt. Die Verhältnisse der Eisenbahn zeigen in diesem Jahre eine wesentliche Besserung. Die jetzige Leistungsfähigkeit der Eisenbahn ist ein Faktor, mit dem die Kanal- und Binnenschiffahrt in Zukunft mehr als bisher zu rechnen hat. Wenn die Verfrachter in dem Wasserversand keinen besonderen Anreiz finden, dürften sie ihre Versandmengen meist über den Bahnweg gehen lassen. Bei den gegenwärtig hohen Löhnen der Schiffahrt und den fortgesetzt steigenden Materialpreisen und Abgaben dürfte es der Kanalschiffahrt schwer werden, den Wettbewerb mit der Eisenbahn erfolgreich aufnehmen zu können.

Die Güterzufuhr von See in den Industriebezirk war in der Berichtswoche lebhaft. Es wurden vornehmlich schwedisches Eisenerz und englische Kohlen eingebracht. Die Umschlagsbetriebe konnten meist voll beschäftigt werden; auch Hafen- und Kleinbahnen zeigten einen besseren Verkehr. Der Schleusen- und Schleppbetrieb wies keine Mängel auf.

Die Güterankunft von Übersee war in Emden befriedigend. Es wurden hauptsächlich Eisenerz und englische Kohlen zugeführt. Die Übernahme konnte wasserseitig erfolgen. Kahnraum war genügend vorhanden.

Der Zementumschlag über die Kanäle entwickelt sich in mäßigem Tempo weiter. Die Güterzufuhr von Weserhäfen und aus Hannover zum Westen bewegt sich weiter in den bekannten Grenzen.

Die meisten Hafenverwaltungen haben für November bereits wieder eine Erhöhung der Hafenabgaben und der Kleinbahntarife angekündigt; die Kanalabgaben werden zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich auch eine weitere Erhöhung erfahren. Die

Lohnfrage ist in der Kanalschiffahrt für Oktober durch Annahme des ministeriellen Schiedsspruches geregelt.

Verkehrsübersicht.

	Eing.	Ausg.	Gesamtz.	Beladen Eing.	Beladen Ausg.
Dortmund	62 (58)	51 (45)	113 (103)	49 (45)	2 (5)
Hamm i. W.	17 (11)	13 (13)	30 (24)	14 (10)	1 (4)
Münster i. W.	13 (10)	14 (—)	27 (—)	11 (6)	3 (0)
Wanne-West: Kohlenumschlag				35101	(34588) t
Ost: Umschlag auf Schiff				200	(636) t
Umschlag von Schiff				200	(636) t
Zufuhr von Eisenbahn				1117	(860) t
Abfuhr zur Eisenbahn				1060	(1596) t
Unser Fritz: Kohlen- und Koksumschlag				8435	(8683) t
Hafen Nordstern: Kohlenumschlag				8250	(7290) t

Schleuse Münster:

Südl. Richt.: 45 (42) Schleppzüge mit 78 (69) beladenen Kähnen mit 43565 (41290) t. Nördl. östl. Richt.: 47 (47) Schleppzüge mit 135 (134) beladenen Kähnen mit 70443 (65912) t.

Dortmund, 25. Oktober. Verkehr und Güterumschlag waren in der Berichtswoche lebhafter als in den letzten Wochen. Es wurden vornehmlich Eisenerz und englische Kohlen eingebracht. Die Güterausfuhr, die aus Kohlen bestand, zeigte gegenüber der Vorwoche einen geringen Rückgang. Die Umschlagsbetriebe konnten voll beschäftigt werden. Der Verkehr auf den Hafen- und Kleinbahnen zeigte eine entsprechende Besserung. Insgesamt verkehrten in den Häfen 113 (103) Schiffe, von denen 62 (58) ein- und 51 (45) ausgelaufen sind. Beladen mit englischen Kohlen, Eisenerz liefen 49 (45) Schiffe ein, außerdem wurde ein (3) leerer Kahn eingeschleppt. Die Häfen verließen in derselben Zeit 2 (5) beladene Schiffe mit Kohlen, 39 (30) leere Kähne und 10 (11) Schleppdampfer.

Hamm, 25. Oktober. In der Berichtswoche sind 14 (10) beladene Schiffe mit zusammen 7765 (5704) t Kohlen, Koks, Grubenholz, Eisenknüppel und Weizen, sowie 3 (1) leere Schiffe angekommen. Abgeschleppt sind 12 (9) leere Schiffe, und 1 (1) Schiff mit 663 (600) t Zement (3 Schiffe mit (1019) t Getreide). Umgeschlagen wurden vom Wasser zusammen 5783 (4698) t Kohlen, Koks, Grubenholz, Eisenknüppel und Weizen. Zum Wasser gingen 413 (250) t Zement und 250 (700) t Steinkohlen (und 778) t Weizen).

Münster i. W., 25. Oktober. Der Schiffseingang in der Berichtswoche bestand in 2 (4) leeren und 11 (6) beladenen Kähnen, die eine Gesamtladung von 3144 (2336) t Kohlen, Koks, Getreide usw. einbrachten. Der Ausgang bestand in 11 leeren und 3 beladenen Kähnen. Die Umschlagseinrichtungen waren nur mäßig beschäftigt.

Schleuse Münster, 25. Oktober. Zu Berg: 45 (42) Schleppzüge mit 14 (50) leeren und 78 (69) beladenen Kähnen mit 43 565 (41 290) t Ladung. Zu Tal: 47 (47) Schleppzüge mit 3 (5) leeren und 135 (134) beladenen Kähnen mit 70 443 (65 912) t Ladung.

Münster i. W., 25. Oktober. (Verspätet.) Der Eingang im Hafen Münster bestand in 6 beladenen und 4 leeren Schiffen. Es wurden insgesamt eingebracht: 698 t Kohlen, 500 t Roggen, 688 t Holz, 450 t Weizen.

Schleuse Münster, 25. Oktober. (Verspätet.) Zu Berg: 42 Schleppzüge mit 50 leeren und 69 beladenen Schiffen. Gesamtladung 41 290 t. Zu Tal: 47 Schleppzüge mit 5 leeren und 134 beladenen Kähnen. Gesamtladung 65 912 t.

Herne, 25. Oktober. In der Berichtswoche war die Kohlenverladung an den hiesigen Zechen wieder etwas besser als in den Vorwochen. Die Verfügungen des Kohlensyndikats erfolgten auch in dieser Woche wieder besser, und konnten die an Schleuse 7 liegenden leeren Kähne wieder alle Zechenauftrag erhalten. Der Schleusen- und Schleppbetrieb ging flott und ohne Störung vonstatten.

Wanne, 25. Oktober. Der Bestand an Kahnraum geht zurück. Die Ursache liegt in der starken Nachfrage nach Leerraum und in dem langsamen Rückgang des Rheinwasserstandes. Die Kähne nach dem Oberrhein können nicht mehr voll abladen. Wenn sich der Rheinwasserstand nicht alsbald bessert, ist ein Rückgang des Umschlags nicht zu vermeiden. Der Umschlag im Westhafen erreichte 35 101 (34 588) t. Im Osthafen wurden 200 (636) t umgeschlagen. Der Eingang über die Reichsbahn betrug 1117 (860) t, der Ausgang 1060 (1596) t.

Hafen Unser Fritz, 25. Oktober. In der Berichtswoche wurden 8435 (8683) t Kohlen umgeschlagen.

Hafen Nordstern, 25. Oktober. Der Hafenumschlag in der Berichtswoche betrug 8250 (7290) t.

c) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Mittellandkanal. Als Vorbereitung zur Durchführung des großen mitteldeutschen Kanalprojektes wird jetzt die Enteignungsurkunde veröffentlicht, in der die Enteignung für zulässig erklärt wird. Zur Ausführung des Weser-Elbekanals, und zwar zur Herstellung eines Schiffahrtskanals von Misburg über Oebisfelde bis Burg, mit Zweigkanälen nach Hildesheim und Braunschweig, mit einem Abstieg zur Elbe bei Rothensee, mit einem Zweigkanal zum gleichnamigen Hafen, mit einer Elbeverbindung bei Niegripp und mit sonstigen Nebenanlagen, einer Verbindung des Hauptkanals unter Benutzung der Elbe und Saale mit dem Wirtschaftsgebiet der oberen Saale bis in die Gegend von Kreypau, zur Ermöglichung eines Anschlußkanals nach Leipzig. Ferner ist die Enteignung ausgesprochen zum Zwecke des Ausbaues des Ihle-, des Plauer sowie des Oder-Spreekanals. Endlich dürfen auch die für die Talsperren im oberen Saale- und im Harzgebiet erforderlichen Gebiete enteignet werden. Die Durchführung ist dem Reichsverkehrsminister übertragen.

Bremen, 25. Oktober. Im Bergverkehr wurde in der Vorwoche, abgesehen von kleinen Getreidepartien, wenig Ladung angeboten. Im letzten Bericht wiesen wir schon darauf hin, daß die Zuteilung von Zechen zu wünschen übrig ließe; leider war eine Besserung in der Zeit vom 8. 10. bis 14. 10. nicht zu vermerken. Die Abfertigung vorgelegter Kähne erfolgte zunächst prompt. Der Wasserstand der Weser ging zurück von 2,92 am 8. 10. auf 2,30 m am 14. 10. am Mindener Pegel. Die Fahrwassertiefe Bremen bis Minden beträgt demnach 1,70 m.

Emden, 25. Oktober. In der Berichtswoche trafen hier zirka 37 000 t Erze, von Schweden zirka 17 000 t englische Kohlen und 1300 t Holz von der Ostsee ein. Es war nicht genügend Kahnraum vorhanden, um die Dampfer restlos zu bedienen. Jedoch konnte der größte Teil der Mengen wasserseitig abgenommen werden. Ausgehend wurden einige Dampfer mit Kohlen und zirka 950 t Eisen nach der Ostsee verladen.

d) Elbe und Saale.

Monatsbericht für Oktober 1922 über die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe.

Am 2. Oktober hatte der Magdeburger Pegel mit + 96 den tiefsten Stand des Monats aufgezeigt. Kurz darauf brachten aber starke Niederschläge, vor allem in Böhmen, so erheblichen Wasserwuchs, daß am 14. d. M. am Pegel ein Höchststand von + 316 zu beobachten war. Auch für den Rest des Monats blieb das Wasser vollschiffig, so daß dauernd ein glatter Betrieb und volle Ausnutzung der Ladefähigkeit ermöglicht war. Leider waren demgegenüber die Güterzuweisungen durchaus ungenügend und es bildeten sich an allen Plätzen, besonders in Hamburg, wo mehrere hundert Kähne stilliegen, erhebliche Raumreserven.

Unter den im Hamburger Bergverkehr zur Verfrachtung kommenden Massengütern sind die Zuweisungen an Getreide, Bauxit, engl. Kohlen und Kopra zu erwähnen. Der starke Rückgang des Geschäftes, der auch in den Eilverkehren sich fühlbar machte, wird, abgesehen von der Beschränkung der Einfuhr durch die Markentwertung, darauf zurückgeführt, daß die Empfänger im Inland bei den jetzt vielfach in kurzen Zwischenräumen eintretenden Bahnfrachterhöhungen den direkten Bahnbezug ab Hamburg wählen, um nicht beim Abtransport von einem mittel- oder oberelbischen Umschlagsplatz eine inzwischen erhöhte Bahnfracht tragen zu müssen.

An den mittelelbischen Plätzen, wo berg- wie talwärts vor allem wieder Salze verschiedener Art zur Verladung kamen, hätte die Binnenschiffahrt in weit stärkerem Maße zur Entlastung der unter Wagenmangel leidenden Eisenbahn beitragen können, wenn nicht die Wagengestellung gerade nach den Umschlagsplätzen während des größten Teiles des Monats außerordentlich mangelhaft gewesen wäre.

Der Verkehr der sächsischen Häfen hat sich etwas belebt. Zur Verschiffung kamen besonders Rohkohlen, Briketts, Papier, Pappen, Glassand und Stückgüter; unter den Eingängen sind zu erwähnen Steinkohlen, Getreide und Bauxit.

An den böhmischen Plätzen der oberen Elbe war während des größeren Teils des Monats der Verkehr, besonders in der Einfuhr, ziemlich geringfügig. Letzterer bestand hauptsächlich aus Steinsalz, Rapssaat, Tran und Stückgütern. Im letzten Drittel d. M. ist die Ausfuhr lebhaft geworden. Erwähnenswert sind die Gersteverladungen ab Melnik und Lobositz. Auch der Zuckerexport hat in den letzten Tagen begonnen. Die Kohlenausfuhr hat wegen des hohen Kronenstandes fast völlig aufgehört.

Die während des ganzen Monats anhaltende Teuerung nötigte die Schiffahrtstreibenden wiederholt, ihre Frachten den gestiegenen Unkosten anzupassen. Die den Hafenarbeitern zugebilligten Lohnerhöhungen führten zu einer weiteren Heraufsetzung der Hamburger Nebengebühren ab 1. Oktober. Vom gleichen Zeitpunkt ab mußten die Liegegelder der allgemeinen Teuerung entsprechend auf 8 M. pro Tonne und Tag erhöht werden.

e) Oder.

Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E. V.
für die Woche vom 14. Oktober bis 20. Oktober 1922.
Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte
Schiffsfrachten in Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr)

Von:	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
nach:	Berlin	Stettin	Hamburg	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Hamburg
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)							
1. Steinkohle:								
a) Oberspree	850,—	840,—	—	1135,—	1125,—	1260,—	1250,—	—
b) Unterspree	915,—	—	—	1200,—	—	1325,—	—	—
2. Rohzucker in Säcken	—	846,—	1291,—	—	—	—	—	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von:

10 %	bei einer Beladung unter	1,40	m
20 %	„ „ „ „	1,30	„
30 %	„ „ „ „	1,20	„
40 %	„ „ „ „	1,10	„
50 %	„ „ „ „	1,00	„

Die Hochwasserwelle hat gestern Breslau passiert Die die ganze Berichtswoche andauernde Störung des Schiffahrtsbetriebes kann damit als beseitigt gelten und die Schiffahrt in und oberhalb Breslau kann sich wieder in Bewegung setzen.

Das Verladegeschäft in den oberen Häfen ist naturgemäß ebenfalls durch die Hochwasserstörung beeinträchtigt worden. Indessen weist der Kohlenumschlag in der Berichtswoche mit etwa 39000 t trotzdem eine Besserung gegenüber der Vorwoche auf. An Erzen wurden gegen 7000 t gekrant.

Die Durchfahrt durch die Tschicherziger Brücke ist mit dem Ablauf der ersten Hochwasserwelle auch für breitere Dampfer wieder passierbar geworden, doch sind beim Eintreffen der neuen anfangs erwähnten Welle daselbst neue Störungen zu besorgen.

Stettin und Hamburg sind weiter gut beschäftigt.

Wasserstände:

Ratibor	am 16. 10 22 = 5,04 m	am 20 10 22 = 3,02 m
Ransern	„ 16. 10. 22 = 5.38 m	„ 20. 10. 22 = 6.22 m
Neisse i. V.	„ 16. 10. 22 = +0,76 m	„ 20 10 22 = +0,96 m

f) Ausland.

Das hundertjährige Bestehen des Götakanals.

Unter großen Feierlichkeiten und im Beisein des Königs Gustav wurde soeben das hundertjährige Jubiläum des Götakanals gefeiert, der eine der großartigsten Ingenieurbauten damaliger Zeit bildete und sich in wirtschaftlicher und strategischer Beziehung als ein Werk von größter Tragweite erwies, ganz abgesehen von der Bedeutung dieses Kanalweges für den Touristenverkehr, indem eine Kanalreise zwischen Gotenburg und Stockholm infolge der unaufhörlich wechselnden Landschaftsbilder von größter Naturschönheit eine der genußreichsten Fahrten bildet, die den Touristen zu Gebote steht. Der Bau eines Wasserweges quer durch Schweden, zwischen Kattegat und Ostsee, beschäftigte schon seit König Wasa die Gemüter, bis unter Karl IX. mit dem Bau des Trollhättakanals bei den berühmten Wasserfällen bei Trollhätta, die den Bau großer Schleusen nötig machten, ein Schiffahrtsweg von Gotenburg bis zum Wenernsee, einem der größten Binnenseen Europas, geschaffen wurde. Die Inangriffnahme der Fortsetzung dieses Kanalweges vom Wenernsee bis zur Ostsee, des Götakanals, wie diese Strecke, dann aber auch der ganze Kanalweg von Gotenburg ab genannt wird, erfolgte erst Anfang des vorigen Jahrhunderts, und der Bau dauerte bis 1822. Der ganze Kanalweg ist etwa 190 km lang, ist teils gegraben, teils im Felsen ausgesprengt und enthält zur Ueberwindung des Höhenunterschiedes nicht weniger als 65 Schleusen. Der höchste Punkt liegt 92 m ü. M. Schon die Strecke bis Trollhättan, wo jetzt ein staatliches Riesenkraftwerk steht, das den mächtigen Wasserfällen gewaltige Mengen Elektrizität abgewinnt, ist viel besucht. Neben dem Kraftwerk, das für alle Techniker größtes Interesse bietet, bilden die neuen Schleusen Sehenswürdigkeiten ersten Ranges. Die größten Naturschönheiten beginnen jedoch erst im eigentlichen Götakanal hinter Motala, wo schöne Landschaften mit kulturhistorischen Stätten abwechseln und auf dem Mälarsee und mit Stockholm einen neuen Höhepunkt erreichen. Erbauer des Trollhättakanals ist der Ingenieur Polhem, des sich anschließenden Götakanals der Minister Baltzar von Platen, die beide durch ihre Werke zu den größten Männern Schwedens gehören. Fm.

Der Ausbau des französischen Rhein-Rhone-Kanals und die Schweiz. Nach dem Gesetzentwurf, den der französische Bautenminister Le Trocqueur am 18. Oktober 1921 der Deputiertenkammer vorgelegt hat, soll der Rhein-Rhone-Kanal in seiner ganzen Erstreckung auf eine Wassertiefe von 180 cm gebracht werden. Im argen liegt namentlich die Strecke von Besancon bis Altmünsterol, wo die Wassertiefe von 160 und 120 cm schwankt. Um eine durchgehende Wasserstaße mit einer Wassertiefe von mindestens 180 cm zu erhalten, müssen in Doubs gewisse Strecken vertieft oder reguliert werden, und es müssen an einzelnen Stellen, wie der Bautenminister im Bericht zu seiner Gesetzesvorlage sagt, sogar Seitenkanäle angelegt werden. Da nun aber der Doubs nicht durchweg zwischen der Schweiz und Frankreich die Grenze bildet, sondern an einer Stelle im bernischen Jura einen weiten Bogen über schweizerisches Territorium macht, erfordert der Ausbau des Rhein-Rhone-Kanals eine Verständigung mit der Schweiz. Verhandlungen sollen wohl im Gange sein, aber nicht vorwärts kommen. Die Schweiz hat am Doubs wichtige Interessen zu vertreten, und es regt sich daher in jener Gegend das Verlangen, über die französischen Absichten am Doubs unterrichtet zu werden. Wenn zudem der Ausbau des Rhein-Rhone-Kanals und des Doubs nur dazu dienen soll, den Verkehr vom Saargebiet und vom lothringischen Erzgebiet dem Gotthard zu entziehen und ihn mehr über Lyon zu leiten, so ist zu erwarten, daß sich nicht nur die lokalen Interessen bemerkbar machen, sondern überhaupt die schweizerischen, und daß man sich in Bern nicht allzu entgegenkommend erweist. Auch in Genf, wo man für eine Wasserstraße vom Rhein zur Rhone über die Jurarandseen eintritt, wird man sich in diesem Falle die französischen Projekte wohl etwas näher ansehen und das nationale Interesse über die Sympathien stellen.

In dem erwähnten Bericht des französischen Bautenministers heißt es nämlich u. a. über die Aufgaben des Rhein-Rhone-Kanals: „In Erwartung einer groß angelegten Wasserstraße, die befähigt sein wird, die auf dem Rheine fahrenden Kähne aufzunehmen — ein Projekt, das zurzeit in Prüfung liegt — ist es dringend notwendig, dem französischen Kanalschiffspark auf dem bestehenden Kanal die besten Fahrmöglichkeiten zu verschaffen, damit eine möglichst bequeme Wasserstraße für die Kähne entsteht, die aus dem Kohlengebiet an der Saar, aus den Straßburger Häfen, aus den lothringischen Erzgebieten und den Industriegebieten von Straßburg, Mülhausen und Basel einerseits den Verkehr vermitteln mit dem Industriebecken der Saone und Rhone mit Lyon und den mittelländischen Häfen andererseits. V. K.

Vereinsnachrichten.

a) des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder.

Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vergl. Heft 16, Seite 260) als Mitglieder neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder.

Hansa-Kanal-Verein Ruhrgebiet E. V., Essen, Bismarckstr. 13.

Oberschlesischer Berg- u. Hüttenmännischer Verein E. V., Gleiwitz (Oberschl.), Oberwallstr. 46.

Einzelmitglieder.

Landsberg, Teltow-Kanal-Direktor, Reg.-Baumeister a. D., Berlin W 10, Viktoriastr. 17.

Kuron, Dr., Oberbürgermeister, Düsseldorf.

b) Aus verwandten Vereinen.

Der Freiburger Schiffahrtskongreß.

Die Finanzierung der geplanten südwestdeutschen Schiffahrtsstraßen baut sich größtenteils auf dem Ertrag der aus den Wasserkräften gewinnbaren elektrischen Energie auf. Der Gedanke lag deshalb nahe, die Freiburger Elektrowirtschaftliche Ausstellung zum Anlaß zu nehmen, um an Hand des ausgestellten hervorragenden Materials auf die bestehenden engen Zusammenhänge zwischen Schiffahrt, Wasserkraft und Elektrizität hinzuweisen und gleichzeitig in machtvoller Kundgebung für die Verwirklichung der für ganz Südwestdeutschland heute mehr denn je lebensnotwendigen Pläne einzutreten. Träger der Veranstaltung, die zahlreiche Teilnehmer nach dem schönen Freiburg führte, waren die beiden Verbände, der Südwestdeutsche Kanalverein in Stuttgart

und der Rheinschiffahrtsverband Konstanz, die beide auch einen wesentlichen Anteil an den Vorarbeiten zur Ausstellung übernommen hatten.

Alles das, was in jahrelanger emsiger Arbeit zur Lösung der großen wasserwirtschaftlichen Probleme Südwestdeutschlands geschaffen wurde, war in der Ausstellung in vortrefflicher Ausführung dargeboten. Wiederum hörte man aus berufenem Munde, wie sehr die weite Entfernung von den Kohlengebieten, die schlechten Verkehrsverhältnisse, die hohen Frachten und der dauernde Kohlenmangel die südwestdeutsche Wirtschaft lähmen und wichtiger denn je erschien die Frage, durch Heranziehung der Wasserkräfte den stufenweisen Ausbau neuer Schiffswege zu ermöglichen, um dadurch und durch die Bereitstellung großer Energien die südwestdeutsche Wirtschaftskraft zu stärken.

In all der wirtschaftlichen Not unserer Tage war es ein besonders glückhaftes Gefühl, aufs neue zu erfahren, welch unermeßliche Schätze der deutsche Südwesten in seinen Wasserkräften birgt. Ihr Ausbau, wie auch der der Schiffswege, kann, darüber herrschte volle Einmütigkeit, nicht von heute auf morgen erfolgen, sondern nur langsam und schrittweise, aber es darf in der Durchführung der Pläne nimmermehr ein Erlahmen oder ein Stillestehen geben.

In diesen Gedankengängen bewegte sich ungefähr die Begrüßungsansprache des Vorsitzenden des Rheinschiffahrtsverbands Konstanz, Herrn Kommerzienrat Stiegeler. Seit den letzten Kongressen, auf denen man sich noch mit weitliegenden Plänen befaßt habe, sei man einen tüchtigen Schritt weiter gekommen. Heute stehe man mitten in der Verwirklichung: am Neckar seien sechs Staustufen in Angriff genommen und auch am Oberrhein werde es sich in Bälde regen. Bestimmte Programme durchzuführen, sei heute unendlich schwer, aber wenn einmal eine Zeit große Werke schaffen müsse, so sei es die heutige. Anschließend vollzog sich unter der sachkundigen Führung des Herrn Baurat Altmayer von Karlsruhe die Besichtigung der sehr reichhaltigen und hübsch aufgebauten Ausstellung.

Bei dem von der Stadt Freiburg gegebenen Begrüßungsabend, der gute musikalische Darbietungen brachte, schilderte Herr Bürgermeister Dr. Hoffner, Freiburg, die Beziehungen Freiburgs, das ja im Mittelpunkt der reichen oberbadischen Wasserkräfte liegt, zu den verschiedenen wasserwirtschaftlichen Plänen. Herr Baudirektor Dr. Maier, Stuttgart, wies als Vorstandsmitglied des Südwestdeutschen Kanalvereins in gehaltvoller Rede unter anderem auch auf die Notwendigkeit hin, durch planmäßiges Zusammenarbeiten zwischen den einzelnen Ländern die Schwierigkeiten bei der Finanzierung der geplanten Bauten zu mildern.

Der Kongreß selbst, der am Sonntag vormittag im Kornhaus stattfand, wurde durch zahlreiche Ansprachen der Vertreter der einzelnen Regierungen, Städte und Verbände eingeleitet. Unter anderem sprach vom Reichverkehrsministerium Herr Ministerialdirektor Dr. Gleichmann, vom badischen Arbeitsministerium Herr Ministerialdirektor Fuchs, während Herr Oberbürgermeister Bender seitens der Stadt Freiburg der Veranstaltung ein gutes Gelingen wünschte.

Hervorzuheben ist noch die markante Ansprache des Herrn Oberbürgermeister Dr. Schwammberger, Ulm, vom Südwestdeutschen Kanalverein, der eindringlich darauf hinwies, daß das Nachlassen der Geldflüssigkeit keinen Anlaß zur Verzagtheit bieten dürfe. Auch das Ulmer Münster sei in einer Zeit höchster Not begonnen worden und es habe der Arbeit von Generationen bedurft, damit wir heute bewundernd vor ihm stehen könnten. Das holländische Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Herr Jolles, machte bemerkenswerte Ausführungen über die Rheinstrecke Straßburg—Basel, während Herr Regierungsrat Dr. Ämmer, Basel, die Grüße der Schweizer Regierung und des schweizerischen Volkes überbrachte.

Den Ansprachen folgten zwei interessante Vorträge. Herr Direktor Helmle vom Badenwerk A.-G. Karlsruhe sprach über „Elektrowirtschaftliche Fragen der Gegenwart" und behandelte in technischer und wirtschaftlicher Beziehung das heute die weitesten Kreise interessierende Thema, während an Stelle des leider verhinderten Herrn Geheimrat Dr. Bruckmann, Heilbronn, Herr Geheimrat Dr.-Ing. Rehbock, Karlsruhe, über das Thema „Der Rhein in seiner Gesamtheit als internationales Problem" sprach. Der Vortrag klang darin aus, daß alle den Rhein betreffenden Fragen nicht durch Diktat, sondern nur in friedlicher Zusammenarbeit sämtlicher Anliegerstaaten gelöst werden könnten. Eine in den nächsten Jahren in Holland geplante Ausstellung „Der Rhein" soll werbend für diesen Gedanken eintreten.

Alles in allem bot der Freiburger Kongreß wertvolle und mannigfache Anregungen und Herr Kommerzienrat Stiegeler fand am Schluß desselben lebhaften Beifall für seinen warmen Appell an die Teilnehmer, werbend einzutreten für die verschiedenen großen Pläne, um sie mit vereinten Kräften und allen Schwierigkeiten zum Trotz einer baldigen Lösung entgegenzuführen.

Die Gruppe Industriegebiet des Küstenkanalvereins, der fast 50 namhafte Firmen und Industrielle und eine Anzahl sonstige Interessenten angehören, beschäftigte sich in seiner Septemberversammlung mit der Frage der Erweiterung der satzungsgemäßen Ziele. Von Dortmund war der Wunsch zum Ausdruck gebracht worden, der Verein möge nachdrücklichst auch die Verbesserung des Dortmund-Ems-Kanals, des einzigen Wasserweges nach der Nordsee, fördern. Da die Versammlung der Ansicht war, daß ein leistungsfähiger Dortmund-Ems-Kanal die Voraussetzung für den von ihm abzweigenden Küstenkanal sei, so wurde als erstes Ziel des Vereins in die Satzungen die Erweiterung des Dortmund-Ems-Kanals aufgenommen. Von mehreren Rednern wurde eine kräftige Propaganda für den Küstenkanal im Industriegebiet gefordert, da dort infolge der Werbung eines größeren Wirtschaftsverbandes für den Hansakanal bisher kaum etwas vom Küstenkanal bekannt sei. Einige Redner bekannten sich als frühere Freunde des Hansakanals; sie seien durch das Studium der Projekte jedoch zu der Ansicht gekommen, daß der Küstenkanal notwendiger sei. — In einer Eingabe des Vereins an die Behörden wurde auf die Notwendigkeit der Verbesserung und Vervollständigung der Wasserstraßen vom Industriegebiet nach den deutschen Nordseehäfen hingewiesen. Es wird der Wunsch ausgesprochen, daß trotz der bedrängten finanziellen Lage der Durchbau des Küstenkanals von der Ems zur Weser ermöglicht werde und daß das Reichsverkehrsministerium daher diesen endgültigen Durchbau ohne Zögern in Angriff nehmen möge. — „Am 17. Oktober unternahm die Gruppe Industriegebiet des Küstenkanalvereins eine Reise ins Oldenburgische, um sich von dem Stande der Bauarbeiten am Hunte-Ems-Kanal zu überzeugen. Wie von sachverständiger Seite hervorgehoben wurde, bestätigt sich die Annahme, daß im Moorgebiet verhältnismäßig billig gebaut wird, daß also auch das Reststück von 40 km zu erschwinglichen Preisen hergestellt werden kann. — Die Bereisung, bei der auch eine Anzahl industrieller Werke am Kanal und einige Moorgüter besichtigt wurden, bestätigte die Ansicht, daß der Küstenkanal im allgemeinen Interesse dringend erforderlich ist."

Patentbericht

A. Patentanmeldungen.

Klasse 65 a, 22. E. 27 841. **Durch die Wasserströmung wirkende Pumpe zum Anbordschaffen von Seewasser.** Gustav Engels, Danzig-Neufahrwasser, und Franz Schwarz, Danzig, Nonnenhof 14. 14. 3. 22.

Klasse 65 a, 1. H. 88 621. **Schiff mit Schraubentunnel.** Gustav Hahn, Berlin-Pankow, Bremer Straße 61, und Gustav Schroeder, Berlin, Greifenhagener Straße 34. 31. 1. 22.

Klasse 65 a, 63. N. 21 098. **Einrichtung zur Kenntlichmachung von Schiffahrtsstraßen und anderen bestimmten Orten auf See.** Achmed Nedjat, München, Tengstraße 31. 10. 5. 22.

Klasse 65 c, 2. V. 17 260. **Faltbootboden.** Hans Völk, München, Blutenburgstraße 4. 6. 3. 22.

Klasse 65 d, 2. A. 35 646. **Vorrichtung zur selbsttätigen Zielgebung von Torpedos unter Ausnutzung des Kielwassers des angegriffenen Schiffes.** Francesco Aliquó, Rom; Vertr.: Franz Schwenterley, Pat.-Anw., Berlin SW. 11. 10. 6. 21. Italien 10. 6. 20.

Klasse 65 f, 20. D. 39 799. **Antrieb für Schaufelraddampfer.** Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft Uebigau A.-G., Dresden. 6. 6. 21.

Klasse 65 f, 8. D. 40 647. **Drehflügelschraube, insbesondere für Wasserfahrzeuge.** Edgar Duerr, Bowdon, Engl.; Vertr.: Dr. G. Winterfeld, Pat.-Anwalt, Berlin SW. 61. 8. 11. 21. England 31. 12. 20.

Klasse 65 f, 3. S. 50 740. **Antriebschraube.** Emanuel Spreekmeester, Amsterdam; Vertr.: Max Mossig, Pat.-Anw., Berlin SW. 29. 4. 8. 19. Holland 5. 8. 18.

Klasse 65f, 19. Sch. 58 673. **Vorrichtung zur Fortbewegung von schwimmenden Körpern in elektrisch leitender Flüssigkeit.** Edmund Schröder, Berlin, Maybach-Ufer 48-51. 24. 6. 20.

Klasse 84 b, 1. F. 49 598. **Tauchschleuse mit röhrenförmigem Schwimmtrog.** Franz Fenzl, München, Amalienstraße 79. 28. 6. 21.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65 a, 3. 360 516. **Verfahren zum Abdichten von Fugen, Schlitzen oder dergl.** Henry Bremner, Glasgow, Schottland; Vertr.: Dr. Döllner, Seiler & Maemecke, Pat.-Anwälte, Berlin SW. 61. 19. 5. 20. B. 94 117. England 19. 11. und 24. 11. 19.

Klasse 65 a, 38- 360 517. **Schiffskran, insbesondere zum Anbord- und Vonbordbringen von Rettungsbooten.** Steward Davit & Equipment Corporation, New York; Vertr.: Dipl.-

Ing. R. Büchler, Pat.-Anw., Aachen. 21. 8. 21. St. 34 877. V. St. Amerika 25. 6. 19.

Klasse 65a, 47. 360 908. **Einrichtung zum Steuern von Schiffen.** Anton Flettner, Berlin-Schöneberg, Neue Bayreuther Str. 7. 4. 9. 17. F. 42 266.

Klasse 65 a, 47. 360 909. **Steuerruder mit Hilfsruder für Schiffe.** Anton Flettner, Berlin-Schöneberg, Neue Bayreuther Straße 7. Zus. z. Pat. 360 908. 30. 10. 17. F. 42 464.

Klasse 65 a, 54. 360 795. **Klemmvorrichtung für Schlepptrossen.** Aart Klynjan Alblasserdam, Holland; Vertr.: Dr. Erich Wohl, Rechtsanw., Berlin, Oranienstraße 85. 28. 12. 21. K. 80 320.

Klasse 65 a, 38. 360 143. **Zwangläufig schwenk- und drehbarer Bootsausleger.** Gebr. Körting A.-G., Hannover-Linden. 21. 9. 21. K. 79 193.

Klasse 65 a, 53. 360 191. **Fahrwerk für Wassereisenbahnen.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 18. 3. 21. S. 55 876.

Klasse 65 b, 1. 360 144. **Kimmpall.** Max Müller, Hamburg, Trostbrücke 2. 6. 12. 21. M. 75 968.

Klasse 65 c, 7. 359 892. **Mechanische Rudervorrichtung mit heb- und senkbaren Schaufeln zum Fahren in der Gesichtsrichtung.** 28. 7. 21. Z. 12 492.

Klasse 65 c, 1. 360 717. **Verfahren zur Befestigung der Stoffbekleidung auf Bootskörpern.** Hans Rohrbach, Blankenburg, Harz. 21. 12. 21. R. 54 667.

Klasse 65 c, 2. 360 718. **Boot.** Martin Nier, Dresden, Striesener Straße 7. 28. 7. 21. N. 20 195.

Klasse 65 c, 12. 360 796. **Vorrichtung zum Befördern von Lasten auf dem Land- und Wasserwege, insbesondere Kanälen und Flüssen.** Robert Benedict Goldschmidt, Brüssel; Vertr.: Dr. L. Gottscho, Pat.-Anw., Berlin W. 8. 13. 10. 20. G. 52 099. Belgien 13. 10. 19.

Klasse 65 c, 1. 360 309. **Bootskörper.** Heinrich Kuschinsky, Berlin, Pücklerstr. 4. 23. 11. 20. K. 75 213.

Klasse 65 c, 1. 360 525. **Außenhaut für spantenlose Rennruderboote.** Alfred Trometer, Cöpenick, Schloßstraße 15. 8. 8. 20. T. 24 290.

Klasse 65 f, 28. 360 398. **Entlastungsvorrichtung für hydraulische Schiffsgetriebe.** Hugo Lentz, Mauer b. Wien; Vertr.: Dipl.-Ing. K. Walther, Pat.-Anw., Berlin-Friedenau. 11. 11. 19. L. 49 281.

Klasse 65 f, 3. 360 951. **Rudersteven für Schraubenschiffe.** Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstraße 105. Zus. z. Pat. 352 640. 23. 2. 21. W. 57 586.

Klasse 65 f, 3. 360 952. **Verstellbare Schiffsschraube aus Aluminiumguß.** Zeppelin-Werke G. m. b. H. und Albert Lehrle, Staaken b. Spandau. 3. 1. 20. Z. 11 324.

Klasse 65 f, 26. 360 145. **Luftpumpenanlage für Schiffsmaschinen.** Atlas-Werke Akt.-Ges., Bremen. 17. 7. 21. A. 35 894.

C. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 824 866. **Zusammenlegbares Motor- und Ruderschnellboot.** Adolf Buchholz, Berlin-Wilmersdorf, Trautenaustr. 12, und Emil Feldtheim, Berlin, Chorinerstraße 59. 24. 7. 22. B. 99 531.

Kl. 65 a. 825 132. **Schwimmkörper aus Torfmasse.** Robert Schüle, Plochingen a. N. 11. 8. 22. Sch. 75 238.

Kl. 65 c. 824b818. **Motorradboot.** Wilhelm Bengs, Fürstenfelde, N. M. 14. 7. 22. B. 99 438.

Kl. 65 c. 825 399. **Universalfahrzeug.** Robert Bader, Berlin, Prenzlauer Berg 17. 1. 8. 21. B. 94 805.

Kl. 65 c. 825 450. **Vorrichtung, um mit dem Gesicht in der Fahrtrichtung rudern zu können.** Franz Müller, Fulda. 3. 2. 22. M. 73 073.

Kl. 65 f. 825 416. **Bootsantriebsapparat.** Joseph Graczyk, Berlin, Stargarder Str. 54. 3. 8. 22. G. 52 343.

Kl. 65 f. 824 905. **Motorfrachtschlepper für Inn, Donau und seichte Gewässer.** Innschiffahrt Rosenheim G. m. b. H., Rosenheim. 10. 3. 22. Sch. 74 016.

Klasse 65a. 823 320. **Schwerholzflößer.** Dipl.-Ing. Wilhelm Schmid, Obertürkheim. 26. 6. 22. Sch. 74 916.

Klasse 65a. 823 348. **Großsegelheißvorrichtung.** Dr.-Ing. Conrad Harmsen, Cöpenick, Wendenschloß. 19. 7. 22. H. 93 886.

Klasse 65a. 823 626. **Klappsteg für Kähne.** Nikolaus Hoffmann, Kleinblittersdorf, Kr. Saarbrücken. 26. 7. 22. H. 93 982.

Klasse 65b. 823 180. **Bootswagen.** Arthur Gerson, Hamburg, Krayenkamp 19. 26. 6. 22. G. 52 163.

Klasse 65c. 824 397. **Zusammenlegbares Schlauchboot ohne Gestell.** Richard Kühle, Magdeburg, Schrotdorfer Str. 14. 10. 2. 22. K. 89 212.

Klasse 65c. 823 678. **Zusammenklappbares Segeltuchruderboot.** Nikolaus Hoffmann, Kleinblittersdorf, Kr. Saarbrücken. 26. 7. 22. H. 93 981.

Klasse 65f. 823 008. **Übersetzungsgetriebe.** Freyer & Co., Bremen. 26. 10. 21. F. 43 357.

Verlängerung der Schutzfrist.

Kl. 65 a. 736 430. **Belüftungsaufsatz usw.** J. A. John, Akt.-Ges., Erfurt. 15. 9. 19. J. 18 914. 22. 8. 22.

Kl. 65 a. 736 431. **Belüftungsaufsatz usw.** J. A. John, Akt.-Ges., Erfurt. 15. 9. 19. J. 18 915. 22. 8. 22.

Klasse 65f. 712 795. **Bootspropellerantrieb usw.** Hellwig & Förster, Charlottenburg. 12. 7. 19. H. 79 675. 28. 6. 22.

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am															
		6. 10. cm	7. 10. cm	8. 10. cm	9. 10. cm	10. 10. cm	11. 10. cm	12. 10 cm	13. 10. cm	14. 10. cm	15. 10. cm	16. 10. cm	17. 10 cm	18. 10 cm	19. 10. cm	20. 10. cm	cm
Memel	Tilsit	165	168	171	175	177	178	179	177	175	172	166	163	158	157	—	—
Pregel	Insterburg	—20	—18	—15	—10	—20	—38	—18	—23	—23	—26	—30	—34	—25	—24	—	—
Weichsel	Thorn	132	134	161	239	240	267	262	260	245	245	229	206	—	—	—	—
Oder	Ratibor	338	364	324	350	322	286	258	352	596	646	594	480	388	335	302	—
„	Breslau	82	58	56	56	36	32	12	24	36	40	82	110	210	216	168	—
„	Krossen	294	244	264	284	300	306	305	303	296	290	280	268	262	267	279	—
„	Frankfurt	149	190	220	220	247	266	276	281	283	276	268	—	247	238	—	—
Warthe	Landsberg	47	47	46	62	66	68	72	72	75	74	70	68	62	59	54	—
Netze	Vordamm	29	44	38	36	37	28	34	32	34	32	35	29	28	24	18	—
Elbe	Dresden	40	36	90	107	167	131	95	69	43	19	6	27	2	—8	—23	—
„	Barby	286	304	322	345	360	368	376	393	391	368	341	313	291	288	277	—
„	Magdeburg	208	282	246	260	276	288	294	308	316	298	276	250	226	220	215	—
„	Wittenberge	190	224	247	266	279	293	307	319	330	340	347	347	337	320	—	—
Saale	Grochlitz	116	—	226	206	188	214	174	166	154	144	138	140	123	118	—	—
Havel	Spandau*)	48	48	43	48	44	45	46	47	49	45	51	51	52	51	51	—
„	Rathenow*)	20	22	24	28	25	26	27	22	18	18	15	12	—	7	5	—
Spree	Spremberg*)	120	140	139	118	110	107	100	90	100	96	78	90	80	96	92	—
„	Kersdorf*)	212	210	210	—	210	212	214	214	166	216	216	220	220	220	220	—
Weser	Münden (Hann.)	160	248	218	188	174	171	179	182	231	158	156	153	170	166	154	—
„	Minden (Westf.)	270	300	275	294	270	252	247	242	—	234	228	218	214	210	216	—
Rhein	Maximiliansau	486	489	541	541	536	538	529	511	501	496	483	470	463	451	—	—
„	Caub	266	267	268	282	317	334	325	325	308	296	283	268	257	245	—	—
„	Cöln	263	277	266	271	298	330	326	321	310	292	276	263	249	—	—	—
Neckar	Heilbronn	90	99	195	178	150	130	128	120	108	96	98	95	90	84	80	—
Main	Hanau	288	298	296	295	300	300	300	284	293	286	290	—	284	—	—	—
Mosel	Trier	69	84	105	129	121	104	87	81	77	73	64	56	56	—	—	—

*) Unterpegel.

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 22-24
20. Dezember

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Bezugspreis 120 M.
für das Vierteljahr
Im Jahre erschein. 24 Hefte
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 30 Mark
Sonder-Hefte 50 Mark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Punt, Major a. D., Charlottenburg, Kantstraße 140

Anzeigen
kosten für die gespaltene Nonpareille-Zeile Mark 22,50

Beilagen
nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Anzeigen-Verwaltung: Berlin C 2, Breite Straße 8/9

Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Schriftleitung und auch dann nur unter voller Quellenangabe gestattet

Alle Postsendungen für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg 2, Kantstraße 140,*** zu versehen.

Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** und die Schriftleitung der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind an den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, **Charlottenburg 2, Kantstr. 140,*** Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 119885, zu richten.

Alle Sendungen, die **Anzeigen** und **Beilagen** sowie den **Versand** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an ***die Expedition,*** *Berlin C2, Breite Straße 8/9,* zu richten. Fernsprecher: Zentrum 12761-62. Postscheck-Konto: Berlin 2581.

Anträge auf Nachlieferung eines verloren gegangenen Heftes können nur innerhalb 14 Tagen nach dessen Erscheinen berücksichtigt werden.

Inhalts-Verzeichnis: Notiz. S. 331. — Bericht über die außerordentliche Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 331. — Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt. S. 333. — Wasserumschlagstarife. S. 334. — Wirtschaftliche Ziele an der Donau. S. 337. — Denkschrift über einen Elbe-Oder-Kanal in Richtung Dresden—Frankfurt a. O. S. 338. — Neue Transportwege für die Kohle. S. 339. — Die Wassereisenbahn. S. 340. — Ein Verfahren zur Bestimmung der Gefälle an einem zu entwerfenden Fluß-Kraftwerk. S. 343. — Das Sammelwerk „Die Spedition“. S. 343. — Kleine Mitteilungen. S. 343. — Vereinsnachrichten aus verwandten Vereinen. S. 347. — Kursbericht. S. 349. — Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde. S. 349. — Bücherbesprechung. S. 350.

Notiz.

Wegen länger andauernder Arbeitsniederlegung in der Druckerei konnten am 15. November, 1. und 15. Dezember keine Hefte erscheinen. In dem vorliegenden Heft sind daher die rückständigen Nummern zusammengefaßt.

Die Schriftleitung.

Bericht über die ausserordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt

am 9. Dezember 1922, 4 Uhr nachmittags, im großen Sitzungssaal des Vereinshauses deutscher Ingenieure zu Berlin NW 7, Sommerstraße 4 a.

Den Vorsitz führt Geh. Baurat Krause, Berlin.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 4¼ Uhr nachmittags und begrüßt die Vertreter der Ministerien. Es sind erschienen: vom Reichsverkehrsministerium Ministerialdirektor Pape, Ministerialrat Niemack, Reg.-Assessor Dr. Ebhardt, vom Reichswehrministerium Oberstleutnant Steffen, vom Reichsministerium für Wiederaufbau Ministerialrat Wehrmann, von der Badischen Gesandschaft Berlin Ministerialrat Dr. Wengler, ferner eine Anzahl Vertreter der Reichsbahndirektionen.

Punkt 1 der Tagesordnung.

Neuwahlen des Vorstandes.

Der Vorsitzende gibt bekannt, daß Geheimrat Flamm infolge seiner umfangreichen dienstlichen Tätigkeit sein Amt als Vorsitzender niedergelegt hat. Gleichzeitig haben auch die beiden Stellvertreter, die Herren Kommerzienrat Stinnes und Geheimrat Prof. de Thierry ihr Amt niedergelegt, so daß wir heute vor einer Neuwahl stehen. Die beiden stellvertretenden Vorsitzenden sind leider heute verhindert zu erscheinen, der Verwaltungsrat hat mich daher beauftragt, die Leitung der Versammlung zu übernehmen. Es werden die Verdienste des Geheimrats Flamm später gewürdigt werden. Ich möchte mich darauf beschränken, Ihnen jetzt vorzuschlagen, was der Verwaltungsrat Ihnen empfiehlt, nämlich Herrn Generaldirektor Dr. Ott aus Köln zum Vorsitzenden, Herrn Geheimrat Prof. Dr. de Thierry zum 1. stellvertretenden Vorsitzenden und Herrn Kommerzienrat Gustav Stinnes zum 2. stellvertretenden Vorsitzenden zu wählen. Die Herren haben sich bereit erklärt, die Wahl annehmen zu wollen. Da nach unseren Satzungen die Wahl in getrenntem Wahlgang vorgemommen werden muß, frage ich an, ob betreffs des Vorsitzenden andere Vorschläge gemacht werden. Das ist nicht der Fall. So stelle ich mit Freude fest, daß Herr Generaldirektor Dr. Ott einstimmig zum Vorsitzenden des Zentralvereins gewählt ist. (Beifall.)

Generaldirektor Dr. Ott nimmt mit bestem Dank für das Vertrauen die Wahl an und übernimmt den Vorsitz der Versammlung.

Meine Herren! Die weitere Erledigung dieses Punktes der Tagesordnung befaßt sich mit der Wahl des 1. stellvertretenden Vorsitzenden. Es ist Ihnen Geheimrat Prof. Dr. de Thierry vorgeschlagen worden. Wenn keine anderen Vorschläge laut werden, so nehme ich an, daß Sie diesen Vorschlag einstimmig genehmigen. Ich stelle das fest. Weiter darf ich mitteilen, daß Herr Geh.-Rat Prof. Dr. de Thierry die Wahl annimmt. Wir haben dann den 2. stellvertretenden Vorsitzenden, Kommerzienrat Gustav Stinnes zu wählen. Auch diese Wahl wird einstimmig angenommen. Auch Herr Kommerzienrat Stinnes hat sich bereit erklärt, die Wahl anzunehmen. Hiermit wäre Punkt 1 der Tagesordnung erledigt. Meine Herren! Bevor wir in den zweiten Punkt der Tagesordnung eintreten, habe ich das Bedürfnis, ein Wort des Dankes zu sprechen gegenüber Herrn Geheimrat Flamm, welcher seit 1910 im Zentralverein den Vorsitz geführt hat. Er hat mit besonderer Lieb und Hingebung in der bewegten Zeit zwischen 1910 und heute, in 13 Jahren schweren Geschehens und gewaltiger Umwälzungen, sein Amt verwaltet. Er hat die ruhmreiche Vergangenheit des Zentralvereins erhalten, und des dürfen wir an dieser Stelle mit Dank gedenken. Ich bin überzeugt, daß ich mit diesem Gedenken Ihnen allen aus dem Herzen spreche, und ich darf wohl bitten, daß der Herr Geschäftsführer Herrn Geheimrat Flamm hiervon Mitteilung machen wird. (Beifall.)

Punkt 2 der Tagesordnung.

Beschlußfassung über Änderung der Satzungen (betr. Mitgliederbeiträge).

Major Punt führt aus, daß die dauernde Geldentwertung und zunehmende Teuerung den Verwaltungsrat bestimmt hat, der Hauptversammlung Satzungsänderungen bezüglich der

Jahresbeiträge vorzuschlagen. Der Verwaltungsrat legt der Hauptversammlung folgenden Antrag auf Änderung der §§ 3 und 4 der Satzungen vor:

Die §§ 3 und 4 der Satzungen sind zu streichen. Dafür ist folgender Wortlaut zu setzen:

§ 3.

Mitglieder des Vereins können sein:

1. Mit den Rechten der körperschaftlichen Mitglieder: Behörden und Zweigvereine und alle sonstigen juristischen Personen und Einzelmitglieder, die den Beitrag der körperschaftlichen Mitglieder zahlen, insbesondere auch Großfirmen der Industrie und des Handels.
2. Einzelmitglieder (Einzelpersonen und kleinere Firmen).

§ 4.

Die Zahlung der Jahresbeiträge erfolgt nach Selbsteinschätzung.

Die Festsetzung der Mindestbeiträge erfolgt durch den Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat ist berechtigt, nötigenfalls im Laufe des Geschäftsjahres Umlagen bei sämtlichen Mitgliedern entsprechend ihrer Beitragsleistung zu erheben.

Im § 14, Ziffer 2, sind die Worte „300,— M." durch „3000,— M." zu ersetzen.

Die Satzungsänderungen gelangen einstimmig zur Annahme.

Major Punt: Der Hauptversammlung ist hierzu folgendes mitzuteilen.

Der Verwaltungsrat hat bereits in seiner heutigen Sitzung entsprechend dem soeben zur Annahme gelangten § 4 der Satzungen folgendes beschlossen:

Der jährliche Mindestbeitrag beträgt für das Rechnungsjahr 1923:

a) für Zweigvereine 20 M. für jedes Mitglied, die Anzahl der Mitglieder berechnet nach dem Stande vom 1. Januar 1923, mindestens jedoch im ganzen 3000 M.,
b) für Fachvereine, Magistrate und Handelskammern als körperschaftliche Mitglieder 3000 M.,
c) für sonstige körperschaftliche Mitglieder, insbesondere Handels- und Industriefirmen, 5000 M.,
d) für Einzelmitglieder 500 M.

Ferner ist folgendes mitzuteilen. Es hat sich das Bedürfnis herausgestellt, eine engere Zusammenarbeit zwischen Zentralverein und Reichsausschuß herbeizuführen. Es sind für diesen Zweck sowohl vom Zentralverein wie vom Reichsausschuß Kommissionen ernannt, die gestern getagt haben. Die Satzungsänderungen, die das einstimmige Einverständnis der Plenarversammlung des Reichsausschusses und des heute zusammengetretenen Verwaltungsrates gefunden haben, sind folgende:

1. § 9, Absatz 1, erhält hinter dem Worte „Beisitzern" folgenden Zusatz:

   „Die Beisitzer sollen etwa zur Hälfte aus den Vertretern der praktischen Binnenschiffahrt entnommen werden".

2. Die §§ 22, 23 und 24 sind zu streichen und erhalten dafür folgende Fassung:

§ 22.

„Zur Behandlung praktischer, wirtschaftlicher und technischer Fragen der Binnenschiffahrt können Fachausschüsse gebildet werden."

§ 23.

„Die Fachausschüsse können selbständig organisiert, mit eigener Verwaltung und eigener Rechnungsführung ausgestattet werden; die Verfassung unterliegt der Genehmigung des Verwaltungsrats."

§ 24.

„Die Mitglieder der Fachausschüsse sind ohne weiteres Mitglieder des Zentralvereins; die Beitragsleistung an diesen wird mit dem Fachausschuß vereinbart.

Vorstand und Verwaltungsrat des Zentralvereins entsenden zu den Vollversammlungen der Fachausschüsse drei Vertreter."

Erklärend ist hinzuzufügen, daß der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt als Fachausschuß anzusehen ist.

Generaldirektor Dr. Ott stellt diese Satzungsänderungen zur Diskussion. Diese Satzungsänderungen ergeben sich aus dem von Herrn Major Punt erwähnten Umstand einer engeren Zusammenarbeit zwischen dem Zentralverein und dem Reichsausschuß und sind durchaus zweckmäßig, und, wie ich ferner hinzufügen darf, auch für die weitere gedeihliche Fortentwicklung des Zentralvereins dienlich. Ich bitte um Ihre Wortmeldung zu diesen Änderungen. Sie finden nicht statt. Ich darf feststellen, daß diese Änderungen einstimmig angenommen sind.

Punkt 3 der Tagesordnung.

Sonstige geschäftliche Angelegenheiten.

Major Punt gibt folgendes bekannt: Die Sammlung von Beiträgen für den in Minden an der Kreuzung des Mittellandkanals mit der Weser zu errichtenden Sympher-Gedenkstein auf Grund des auch in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Heft 12 des diesjährigen Jahrganges, veröffentlichten Aufrufes hatte guten Erfolg, jedoch reichen die bisher gespendeten Summen angesichts der Markentwertung bei weitem nicht aus, um auch nur ein bescheidenes Denkmal ausführen zu können. Der inzwischen unter den Mitgliedern des Architekten-Vereins ausgeschriebene Wettbewerb hat 23 Vorschläge für den Gedenkstein ergeben, von denen drei preisgekrönt und ein vierter angekauft wurde. Eine Entscheidung über die Ausführung kann vor Abschluß der Sammlungen nicht erfolgen. Wir richten daher an alle Kreise und Personen, welche Dr. Sympher als den größten Förderer der deutschen Binnenschiffahrt verehren, auch unsererseits die Aufforderung, ihren Beitrag zur Ehrung des Meisters baldmöglichst zu leisten, soweit sie es nicht bereits getan haben. (Einzahlungen unter der Bezeichnung „Sympher-Gedenkstein" auf Postscheckkonto Berlin Nr. 45 544.) Der Verwaltungsrat des Z.-V. hat einstimmig beschlossen, 30 000 M. für diesen Zweck zu zeichnen. Hiermit sind im ganzen etwa 400 000 M. gezeichnet.

Generaldirektor Dr. Ott: Diesen Appell an Sie, für diesen Zweck Ihre Hand aufzutun, möchte ich meinerseits von Herzen unterstreichen. Wir alle haben den ausgezeichneten Mann gekannt, und wir wissen, wie sein Herz warm für die Binnenschiffahrt schlug, und wir wissen die Verdienste zu würdigen. Es ist Pflicht, diesem Manne einen Gedenkstein zu errichten. Ich bin überzeugt, daß es nur unseres wiederholten Appells bedarf, um die Mittel flüssig zu machen.

Oberbürgermeister v. Mülberger verspricht seinerseits in Württemberg alles zu tun, um Beiträge für den Gedenkstein zu bekommen. Weiter führt er aus, daß in Süddeutschland bei begonnenen Kanalbauten ganz abrupt die Arbeiten eingestellt worden wären, was eine katastrophale Wirkung ausgelöst hätte. Die Arbeiten wären Berliner Unternehmern übergeben worden, und jetzt würden alle Maschinen zurückgezogen und wieder nach Berlin geschafft. Große Teile Land seien verwüstet, was auf die Bevölkerung einen verheerenden Eindruck gemacht hat. Er wäre dem Zentralverein dankbar, wenn er bei den staatlichen Behörden vorstellig würde, daß die Arbeiten fortgeführt würden. Jedenfalls müßte vermieden werden, vor der Öffentlichkeit zu erklären, daß man nicht weiter kann. Auch volkswirtschaftlich sei die Sache von großem Interesse, damit wir im Frühjahr nicht mit einer zu großen Arbeitslosigkeit zu rechnen haben.

Major Punt gibt bekannt, daß der Verwaltungsrat in seiner heute morgen stattgefundenen Besprechung zum Ausdruck gebracht hätte, daß der Zentralverein das gegebene Gremium sei, solchen plötzlichen Stockungen an Kanalbauten und Wasserkraftwerken entgegenzutreten. Der Verwaltungsrat legt folgende Entschließung der Hauptversammlung zur Annahme vor:

Entschließung.

Die außerordentliche Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt ist einmütig der Auffassung, daß die deutsche Volkswirtschaft den weiteren Ausbau des Wasserstraßennetzes und die weitere Erschließung der Wasserkräfte dringend erfordern. Dies ist um so notwendiger, als die unser Wirtschaftsleben erdrosselnden Bedingungen des Versailler Vertrages uns zur Erschließung neuer Kraftquellen für unser Wirtschaftsleben zwingen.

Daher muß gefordert werden:

1. Die in Angriff genommenen Bauten an Wasserstraßen und Wasserkraftwerken beschleunigt der Vollendung zuzuführen.
2. Die gesetzlich beschlossenen Bauten unverzüglich in Angriff zu nehmen.
3. Die von der Regierung in Aussicht gestellte Denkschrift über den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes baldmöglichst der Öffentlichkeit bekanntzugeben.

Generaldirektor Dr. Ott: Wir wissen alle, in welcher Finanzmisere das Reich sich befindet, und wir wissen zu würdigen, welche Schwierigkeiten die Beschaffung solcher Summen mit sich bringt. Wir müssen betonen, was in dieser Resolution zum Ausdruck kommt, daß trotz alledem die Arbeiten nicht zum Stillstand kommen dürfen, weil sie lebenswichtige Belange der deutschen Wirtschaft sind. Er stellt die Resolution zur Debatte.

Nach kurzer Aussprache, ob es zweckmäßig sei, diese Entschließung der Presse und somit der Öffentlichkeit zu übergeben, wird die einmütige Auffassung der Versammlung festgestellt, daß die Entschließung durch die Presse zu verbreiten sei.

Die Entschließung gelangt nach geringen Änderungen des Wortlauts in der vorstehenden Fassung einstimmig zur Annahme.

Punkt 4 der Tagesordnung.

Vortrag des Herrn Direktor Tillich, Mülheim-Ruhr, über „Wasserumschlagstarife".

Generaldirektor Dr. Ott: Es ist Ihnen allen bekannt, daß durch den Übergang bei der Staatsbahn zum Staffel-

tarif sich für die Binnenschiffahrt schwerwiegende Nachteile ergeben haben. Besonders der Kohlenverkehr auf dem Rhein leidet darunter. Herr Direktor Tillich wird Ihnen über diesen Verkehr und über die Wünsche der Binnenschiffahrt auf den anderen Stromgebieten nähere Ausführungen machen.

(Der Vortrag ist in seinem Wortlaut in diesem Heft, Seite 334—337 veröffentlicht.)

Generaldirektor Dr. Ott: Der starke Beifall beweist, wie sehr Sie die Darlegungen interessiert haben, die eingehend die Verhältnisse am Rhein und den anderen Strömen geschildert haben. Aber es ist nicht eine Frage des Rheins allein, es ist eine Frage der gesamten deutschen Binnenschiffahrt. In den Stromgebieten der Elbe und Oder ist die Notwendigkeit der Hilfe durch einen Wasserumschlagstarif wenigstens ebenso stark wie am Rhein. Es ist uns nicht allein damit geholfen, wenn nur gewisse Rohstoffe in diesen Umschlagstarif einbezogen werden, sondern wir werden fordern müssen, daß auch die übrigen Güterklassen A, B, C, D, E in die Umschlagstarife einbezogen werden. Ich stelle nunmehr den Vortrag des Herrn Direktor Tillich zur Diskussion.

Es folgt eine Diskussion, in der Herr Dr. Dronke, Bremen, die Ansicht vertritt, daß man weiterkäme, wenn die deutschen Nordseehäfen mit der Binnenschiffahrt Hand in Hand arbeiteten, man müsse sich bestreben, die Gegensätze auszugleichen. Er führt weiter aus, daß die Intensität in der Arbeit sehr nachgelassen hätte, augenblicklich sei die Konjunktur für den Arbeitgeber sehr günstig, das müsse ausgenutzt werden. In Bremen arbeite der Hafenarbeiter mit Überstunden und Doppelschicht.

Generaldirektor Dr. Ott betont, daß der alte Streit „Hie Bremen-Hamburg, hie Rotterdam und der Rhein" endlich begraben werden müsse. Es sollte am Rhein das nötige Verständnis dafür herrschen, daß wir unsere deutschen Nordseehäfen mit allen Mitteln stützen müssen, und es sollte andererseits in den deutschen Nordseehäfen das Verständnis dafür vorhanden sein, daß der Rhein zwar in seinem Endlauf im Ausland mündet, daß er aber als Transportvermittler ganz wesentlich in Deutschland liegt. Es muß Aufgabe des Zentralvereins sein, hier eine verständige und vermittelnde Linie zu finden.

Dann kommt er auf die Ausführungen des Herrn Dr. Dronke zu sprechen betr. Achtstundentag. Wenn es der deutschen Schiffahrt nicht gelingt, in der Arbeitsintensität Wandel zu schaffen, so wird ihr auch auf die Dauer nicht durch Umschlagstarife zu helfen sein.

Oberbürgermeister v. Mülberger stimmt den Ausführungen des Herrn Dr. Dronke bei.

Direktor Barkemeyer erklärt, daß in Bremen jede Überstunde teuer bezahlt würde. Er weist noch darauf hin, daß in der Binnenschiffahrt die Arbeit nicht stabil sei und die Verhältnisse anders lägen als im Seehafenbetrieb.

Herr Rusch führt aus, daß wohl die Arbeitsintensität nachgelassen habe, daß aber die Ursachen hierfür in schlechtem Material liegen, welches die Arbeitskraft mehr in Anspruch nähme, jedenfalls habe der Arbeitnehmer bis auf geringe Zwischenfälle stets seine Pflicht getan. Er weist darauf hin, daß diese Fragen nicht vor die Hauptversammlung des Zentralvereins gehörten, er würde es begrüßen, wenn im Reichsausschuß einmal über diese Angelegenheit verhandelt würde.

Generaldirektor Dr. Ott: Es ist klar, daß die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt gehoben werden muß, und wenn der Vertreter der Arbeitnehmer in seinem Kreise dafür Verständnis zu bereiten sucht, daß wir in der Binnenschiffahrt als Arbeitgeber und Arbeitnehmer Schulter an Schulter arbeiten müssen, um eine größere Intensität der Arbeit herbeizuführen, so begrüße ich es, daß heute diese Frage angeschnitten worden ist.

Major Punt macht die Mitteilung, daß die beiden letzten Hefte der Zeitschrift für Binnenschiffahrt wegen eines Streiks in der Druckerei nicht herauskommen konnten. Es sei daher beabsichtigt, Mitte Dezember ein Doppelheft herauszugeben. Vom 1. Januar ab würde die Zeitschrift nur noch einmal im Monat erscheinen.

Generaldirektor Dr. Ott schließt die Versammlung gegen 7 Uhr abends.

Vereinsnachrichten des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Teuerungszuschlag auf die diesjährigen Mitgliederbeiträge.

Hierdurch geben wir allgemein zur Kenntnis, daß der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 31. Oktober d. J. infolge der Markentwertung und ständig wachsenden Teuerung einstimmig beschlossen hat, sofort bei sämtlichen Mitgliedern einen 200prozentigen Teuerungszuschlag auf die diesjährigen Grundbeiträge zu erheben. Unseren Mitgliedern haben wir durch besondere Schreiben von diesem Beschluß Kenntnis gegeben. Wir richten an unsere Mitglieder die Bitte, die Einzahlungen baldmöglichst vorzunehmen, um weitere Portounkosten durch besondere Erinnerungsschreiben ersparen zu können. (Postscheckkonto Berlin Nr. 119 885.)

Diejenigen Mitglieder, welche uns bereits freiwillig Sonderbeiträge zur Unterstützung unserer Arbeiten überwiesen haben, sind durch Beschluß des Verwaltungsrats vom 31. Oktober d. J. von der Zahlung des 200prozentigen Teuerungszuschlages entbunden.

Sonderbeiträge.

Folgende Mitglieder haben in dankenswerter Weise unsere Arbeiten durch Überweisung von einmaligen Sonderbeiträgen unterstützt:

Körperschaftliche Mitglieder:

Allgemeine Elektrizitäts-Ges. Berlin	5 000	M.
A.-G. für Hoch- und Tiefbauten, Essen	1 000	„
Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim	3 000	„
Brückenbau Flender A-G., Lübeck-Siems	3 000	„
Bremer Lagerhaus-Ges., Bremen	500	„
Julius Berger, Tiefbau-A.-G., Berlin	10 000	„
Bayerischer Lloyd, Schiff.-A.-G., Regensburg	3 000	„
Cohrs & Ammée A.-G., Hamburg	2 500	„
Deutsches Kalisyndikat, Berlin	6 000	„
Dyckerhoff & Widmann, Biebrich	4 250	„
Dyckerhoff & Söhne, Portland-Zementfabrik, Amöneburg bei Biebrich	2 000	„
Deutsche Erdöl-A.-G., Berlin	1 000	„
Essener Credit-Anstalt, Essen	500	„
Germanischer Lloyd, Berlin	1 000	„
de Gruyter, Kohlengroßhandlung, Duisburg	5 000	„
Hamburg-Magdeburger Eilschiff.-Ges., Hamburg	250	„
Hannoversches Schiff.- und Speditions-Kontor, Froesick & Unger, Hannover	2 000	„
Franz Haniel & Co., Reederei, Duisburg	3 000	„
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff.-Ges., Hamburg	2 000	„
„Ilse", Bergbau-A.-G. Grube Ilse	1 000	M.
Koholyt A.-G., Berlin	5 000	„
G. Luther, A.-G., Braunschweig	3 000	„
„Midgard" Deutsche Seeverkehrs-A.-G., Nordenham	750	„
Mannesmannröhrenwerke Düsseldorf	1 000	„
Neckar A.-G., Stuttgart	5 000	„
Rütgerswerke A.-G., Rauxel	1 000	„
Rheinisches Braunkohlen-Syndikat, Köln	750	„
Schiffswerft und Maschinenfabrik vorm. Janssen, Hamburg	2 000	„
Siemens-Bauunion, Berlin	5 000	„
Sinner A.-G., Karlsruhe	750	„
Mathias Stinnes, Mülheim-Ruhr	10 000	„
Vereinigung Berliner Mörtelwerke, Berlin	500	„
Westfälisches Kohlenkontor G. m. b. H., Hamburg	10 000	„
Zeche Mathias Stinnes, Essen	10 000	„

Einzelmitglieder:

Behncke & Mewes, Hamburg	500	M.
Otto Benz, Hamburg	1 000	„
Chem. Fabrik Kunheim, Berlin	1 000	„
Deutsche Schiffbau-A.-G., Pommerwerft Swinemünde	1 000	„
Efrem & Bicknase, Breslau	1 000	„
Efrem & Bicknase, Berlin	3 000	„
R. Chr. Griebel, Reederei, Stettin	500	„
„Glückauf" Kohlenhandels-G. m. b. H., Cassel	1 000	„
Herrmann & Theilnehmer, Spediteur-Verein, Hamburg	2 000	„
Hoeltz & Söhne, Naumburg	1 000	„
Henkel & Co., Düsseldorf	3 000	„
Hein, Lehmann & Co., Berlin-Reinickendorf	300	„
Hansen, Neuerburg & Co., Kohlengroßhandlung, Frankfurt a. M.	5 000	„
Kehler Rheinhafen-Ges., Kehl a. Rh.	500	„
Direktor Kröger der Ostreederei, Stettin	500	„
Generaldirektor Lappöhn, in Firma Cohrs & Ammée, Hamburg	2 500	„
Münsterische Schiff.- und Lagerhaus-A.-G., Münster	500	„
Plump & Heye, Bremen	3 000	„
Raab, Karcher & Co., Duisburg	250	„
Rheinisch. A.-G. Asteroth, Coblenz	500	„
Rhenania Sped.-Ges. vorm. L. Weiß, Mannheim	300	„
Robolsky, i. Fa. Enger, Schönebeck	300	„
Steen & Nolte, Elmshorn	50	„
Transport-, Handels- und Ind.-Ges., Bremen	500	„

Wir bestätigen mit bestem Dank den Eingang der vorstehenden Beträge. Andere Mitglieder, welche uns Sonderbeiträge überwiesen haben, haben gebeten, von einer öffentlichen Empfangsbestätigung abzusehen. Auch ihnen sprechen wir an dieser Stelle für die bereitwillige Unterstützung unseren verbindlichsten Dank aus.

Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder.

Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vergl. Heft 21, Seite 328) als Mitglieder neu beigetreten:

1. Körperschaftliches Mitglied.

Küstenkanal-Verein Gruppe Industriegebiet, Essen-Ruhr, Gutenbergstr. 84.

2. Einzelmitglieder.

1. Leverkus, Otto, Ingenieur, Essen, Gutenbergstr. 84.
2. Weidner, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Berlin, Kyffhäuserstr. 19.
3. Schuck, Wilh., Reeder, D.-Ruhrort.
4. Schultze-Gebhardt, Dipl.-Ing., Reg.-Baumeister zu Bacau, Rumänien, bei Firma S. Fildermann.
5. Timonoff, W., Professor, St. Petersburg, Kommunestr. 5.
6. Koslow, Georg, Wasserbau-Diplomingenieur, Moskau, Pokrowka 28.

Wasserumschlagstarife.

Vortrag von Direktor Tillich (Rheinische Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft), Mülheim-Ruhr, gehalten auf der außerordentlichen Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 9. Dezember 1922 im Sitzungssaal des Vereinshauses Deutscher Ingenieure zu Berlin.

In der Frage der Wasserumschlagstarife für Kohlen auf dem Rhein nach Süddeutschland habe ich in der letzten Jahresspanne des öfteren Gelegenheit gehabt, vor Sachverständigen zu sprechen. Wenn ich heute der mich ehrenden Aufforderung gefolgt bin, im Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt über die Frage der Wasserumschlagstarife allgemein das Wort zu nehmen, so tue ich das in dem Bewußtsein, auf keinen Fall etwa eine umfassende Darlegung der Auswirkungen der Eisenbahnfrachten auf sämtlichen deutschen Wasserwegen bringen zu können.

Wenn ich vor dieser Versammlung nicht nur über den Rhein bzw. oberrheinische Umschlagstarife für Kohle, sondern auch für die anderen Güter und über die Verhältnisse auf den anderen Strömen und im nordwestlichen Kanalgebiet spreche, so tue ich das auf Grund meiner Teilnahme an den Beratungen im Tarifausschuß des Reichsausschusses für deutsche Binnenschiffahrt und auf Grund der mir liebenswürdigerweise aus diesen Gebieten zur Verfügung gestellten neuesten Unterrichtungen, sowie in der Voraussetzung, daß die Herren aus diesen Gebieten vielleicht noch selbst Gelegenheit nehmen werden, in ihrer eigenen Sache das Wort zu ergreifen.

Das Gemeinsame der heutigen Lage der Schiffahrt ist, daß sie durch die von der Reichseisenbahn eingeführten Staffeltarife den früheren Wettbewerb nicht aufrecht erhalten kann. Die letzten sprungweisen Erhöhungen der Eisenbahnfrachten haben zum Teil selbstverständlich Milderungen gebracht und in einer Relation mehr und in der anderen Relation weniger das Mißverhältnis gebessert. Bei einigen Gütern ist die Schiffahrt in der Lage, den Wettbewerb ohne Hilfe der Eisenbahn wieder aufzunehmen, bei anderen Güterklassen ist aber die Schiffahrt noch weit davon entfernt. Keine oder fast keine Auswirkung hat die Erhöhung der Eisenbahnfrachten bei dem Wasserumschlagverkehr in den Fällen, wo die Schiffahrt mit doppeltem Umschlag verbunden ist und wo Eisenbahn-Zulauf- und Eisenbahn-Ablaufstrecke gleichzeitig in Frage kommen, wie dies zum Beispiel bei der Ruhrkohle ab Zeche über die Duisburg-Ruhrorter Häfen einerseits und über die oberrheinischen Umschlagplätze anderseits der Fall ist. Bei doppelt gebrochenem Verkehr wirken die zweimalige Abfertigungsgebühr und die zweimalige Anwendung der tkm-Sätze der ersten Staffelstufe des Ausnahmetarifs 6 so stark, daß die dazwischen eingeklemmte Schiffahrtsstrecke bei dem Wettbewerb nicht mitkommt.

Durch alle Anträge, Entschließungen und Aussprachen, bei denen die Schiffahrt sich geäußert hat, geht der Grundgedanke, daß die Schiffahrt lediglich den Zustand wiederhergestellt wissen will, welcher vor dem Kriege bestand. Die Schiffahrt ist sich dabei durchweg bewußt, daß sie für ihre heutigen Lebensnotwendigkeiten im Durchschnitt zu wenig fordert, denn die Spannung, welche die Lieferung auf dem Schiffswege gegenüber dem direkten Bahnwege vor dem Kriege gehabt hat, kann wohl nirgends wieder hergestellt werden. Daran hindert schon die Tatsache, daß die Ware so überaus teuer und wertvoll und die Geldspannung so groß geworden ist, und daß die Schiffahrt in ihren Selbstkosten, Löhnen, Materialien usw. stärker gestiegen ist als die Eisenbahn. Ein Anreiz, um die Ware auf den Schiffsweg zu bringen, müßte daher, weil er den Wert der Ware mit berücksichtigen muß, erheblich größer sein, als es vor dem Kriege der Fall war. Alle Anträge der Schiffahrt sind zweifellos unter dem Gesichtspunkt der Einsicht und Mäßigung gestellt. Gemeinsam ist auch für die gesamte deutsche Schiffahrt die sehr große Einbuße an Mengen durch den Niedergang der Rohstofftransporte, sowohl Einfuhr wie Ausfuhr, durch den Verlust von deutschem Gebiet und, was die Rheinschiffahrt fast allein betrifft, durch die Schiffsabgabe, aus der ein neuer französischer Wettbewerb entstanden ist.

Ich darf zunächst die Rheinschiffahrt und hierbei deren Rückgrat, die Kohle, an erster Stelle behandeln, nicht nur, weil sie mir am nächsten liegt, sondern weil die Entwicklung der Dinge hier, der Dringlichkeit der Verhältnisse entsprechend, wohl am meisten vorgeschritten ist.

In der Frage der Schiffahrtstarife allgemein und im besonderen für den Rhein hat sich im Einverständnis mit dem Zentralverein besonders der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt Verdienste erworben. Der erste Antrag, welcher sämtliche Güter und alle Stromgebiete umfaßte, ist der vom Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt vom 14. November v. J. gewesen. Was insbesondere den Rhein betrifft, so hatte der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen und der Reichsausschuß im Schoße ihrer Tarifkommissionen diese Frage behandelt. Der zweite Antrag, der ebenfalls für alle Güter auf dem Rhein gilt, ist am 27. Dezember v. J. vom Reederei-Verein in Mannheim ausgearbeitet worden. Am 7. Januar d. J. hat dann meine Gesellschaft, die Rheinische Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft, Mülheim-Ruhr, kurz „Kohlenkontor" genannt, ihren Antrag für Brennstoffe gestellt, welcher unter Einverständnis der anderen Antragsteller und mit Unterstützung des Rheinischen Braunkohlen-Syndikats in Köln seit längerer Zeit zur gemeinsamen Plattform gemacht worden ist, und den ich deshalb allein des weiteren bespreche.

Der Kohlenkontor-Antrag kam nach Prüfung der Verkehrslage von früher und jetzt zu dem Ergebnis, daß der Kohlenschiffahrt von der Ruhr zum Oberrhein mit Umschlagverkehr am Oberrhein nur geholfen werden könne, wenn der Bahnweg von der Zeche nach Ruhrort, der Schiffsweg von Ruhrort nach dem Oberrheinhafen und der Bahnweg vom oberrheinischen Umschlagplatz zum endgültigen Empfangsort von der Eisenbahn als eine Strecke angesehen werde, bei welchem die Eisenbahn den Schiffsweg so betrachten soll, als wenn er Schienenweg wäre. Es ergab sich hieraus, daß die Eisenbahn die Ablaufstrecke mit einem Frachtsatz auszustatten habe, welcher, um Mannheim als den größten oberrheinischen Umschlagplatz herauszugreifen, die Fracht von der Zeche nach Ruhrort (im Durchschnitt niedrig mit 30 km angenommen), den Schiffsweg von Ruhrort nach Mannheim (350 km) zusammen 380 km und die Ablaufstrecke zum Empfangsort als einen Weg ansieht und den sich daraus ergebenden Durchschnittssatz der Staffel ihres A. T. 6 für die Ablaufstrecke berechne. Die zweite Abfertigungsgebühr und die Frachtdifferenz auf die ersten 30 km, die von der Zeche nach Ruhrort voll bezahlt waren, sollten hierbei wegfallen. Das Ergebnis dieses Antrages für die Schiffahrt war allerdings ein bescheidenes. Wenn wir den 1. November als Grundlage nehmen, also den Stand der Eisenbahnfrachten im November einerseits und anderseits die Frachtverhältnisse ab Mannheim auf Grund der oberrheinischen Zuschläge des Reichskohlenverbandes, die in der ersten Novemberhälfte gültig waren, so geht zwischen 150 und 200 km der Vorsprung der Schiffahrt ab Mannheim wieder verloren. Er betrug nach dem Antrag des Kohlenkontors bis 100 km, auf die Ware plus Fracht bis Mannheim gerechnet, 4 bis höchstens 5%. Bei etwa 200 km ergab der Bahntransport gleiche Frankopreise, und da die Kohle auf dem Schiffswege leidet und an Wert einbüßt und da die lange Fahrzeit empfindlich einwirkt, so ist die Eisenbahn bei 150—200 km schon wesentlich im Vorsprung gegenüber der Schiffahrt.

Am 14. November fand in Köln unter Vorsitz von Herrn Ministerialdirektor Pape eine entscheidende Sitzung statt, bei welcher die Eisenbahn sich grundsätzlich zur Erstellung von Ausnahmetarifen für Kohle am Oberrhein bereit erklärte und zu diesem Zweck den Antrag meiner Gesellschaft für geeignet erklärte. Wider unser Erwarten ergab sich eine Meinungsverschiedenheit zwischen der Auffassung des RVM. über den

Sinn der Entschließung „Ott" des R.E.Rates, welche am 30. August gefaßt wurde und lautete:

„Mit dem Staffeltarifsystem und seinem organischen Ausbau sind für die am Wasserstraßenverkehr interessierten Wirtschaftskreise tiefgehende, ihre Existenz unmittelbar gefährdende Nachteile verknüpft. Der Reichseisenbahnrat beantragt, die Verwaltung der Reichsbahn möge noch im laufenden Jahre eine Vorlage einbringen, welche — unbeschadet der Aufrechterhaltung des Staffeltarifsystems — die mit demselben verbundenen Schädigungen für die an der Binnenschiffahrt interessierten Kreise nach Möglichkeit beseitigt."

Nach Auffassung der Interessenten besteht kein Zweifel, daß der Reichseisenbahnrat die Frage, ob der Binnenschiffahrt geholfen werden soll, restlos bejaht hat; noch mehr: Die Interessenten sind der Ansicht, daß man dem Gedanken der Entschließung geradezu Gewalt antun muß, um eine andere Frage zu stellen als: „Wie soll der Binnenschiffahrt geholfen werden". Die abweichende Stellung des RVM. wurde nicht fallen gelassen, Herr Ministerialdirektor Pape behielt sich vielmehr vor, die Auffassung der Interessenten seinem Ministerium mitzuteilen!

Am 30. November fand nun unter Vorsitz des Herrn Eisenbahnpräsidenten Jahn, Essen, welcher mit der Behandlung der Kohlentarife auf dem Rhein vom Reichsverkehrsminister betraut ist, eine Kommissionssitzung in Heidelberg statt, deren Ergebnis seitens der Eisenbahndirektion jetzt dem RVM. in Berlin eingereicht wird. Als allgemein interessante Punkte darf ich aus dieser Kommissionssitzung hervorheben: Es soll der Stand der Dinge vom 1. November als Grundlage dienen. Der Antrag des Kohlenkontors, bei welchem sich auf kurze Entfernungen ab Mannheim, um diesen Hauptumschlagplatz der Einfachheit halber zu nehmen, die oben erwähnten Frachtspannen ergaben, war der Eisenbahn noch zu hoch, und um einen einheitlichen Vorschlag zustande zu bringen, mußte ich in diesem Punkte noch nachgeben.

Die erheblichen Mengen, welche gerade in der Nähe von Mannheim abgesetzt werden und deshalb bei dem gewiß bescheidenen Anreiz von 4 bis 5% einen kleinen Sicherheitskoeffizienten für die Verfrachtungen bieten würden, um Kohle auf dem Schiffswege nach dem Oberrhein zur freien Verfügung zu verbringen, wurde noch gekürzt und dafür auf größere Entfernungen, die sich selbstverständlich innerhalb des Radius vor dem Kriege bewegen, der Aktionsradius mit etwa 1 bis 1¼% Anreiz verlängert. Bei diesem geringen Anreiz einerseits und den für größere Entfernungen an sich dünner werdenden Verkehrsmengen anderseits ist der Rheinschiffahrt leider wenig gedient. Für die Wiederaufbereitung, das Nachsieben von Nußkohle, Anthrazit, Brechkoks usw. ist innerhalb der gedachten Spannung auch auf kurze Entfernungen kein Raum. Vor dem Kriege wurden nachgesiebte Nußkohlen ab Mannheim mit etwa 6% Preisunterschied gegenüber nicht nachgesiebter Ware verkauft. Die Ausfälle der Eisenbahn werden dadurch allerdings erheblich verringert. Es gehört ein starker Optimismus dazu, um zu hoffen, daß die Rheinschiffahrt dadurch etwas in ihrem Stande verbessert wird. Es bleibt die Befürchtung bestehen, daß sie bei einem Nachlassen der Nachfrage in Kohlen doch empfindliche Einbuße im Kohlentransport erleiden wird durch Abwanderung an die Bahn. Ungünstig wirkt noch, daß die Schiffsfrachten am 1. November gegenüber der Friedenszeit auf das 700fache gestiegen waren, während die Eisenbahn auf Entfernungen bis zu 200 km für Kohle i. A. T. 6 durchschnittlich das 550fache des Friedenssatzes erreicht hatte. Das Verhältnis des 700fachen der Schiffahrt zum 550fachen der Eisenbahn entspricht leider keineswegs der wirklichen Lage. Am 1. Dezember stehen die Schiffsfrachten fast auf dem 2000fachen, dagegen die der Eisenbahn bis 200 km auf etwa dem 1360fachen. Unter Zugrundelegung des Verhältnisses vom 1. November, 550 zu 700, dürfte die Schiffahrt am 1. Dezember aber erst auf dem 1730fachen stehen. Die vorher geschilderte überaus bescheidene Spanne vom 1. November ist also wieder am 1. Dezember zuungunsten der Schiffahrt empfindlich verschoben.

Zu der Spannung zwischen Eisenbahn und Schiffahrt ist, was den Rhein und speziell die Kohle mit doppeltem Umschlag betrifft, das folgende zu bemerken: Infolge der vorläufig nicht zu ändernden, vielmehr gerade in der allerletzten Zeit bedrohlicher gewordenen Verhältnisse, steigern sich bei der Rheinschiffahrt die Selbstkosten viel mehr, als dies bei der Eisenbahn der Fall ist. Es sei zunächst erinnert an den kostspieligen Ersatz für die Schiffsabgabe an die Entente, der im Gegensatz zu der Eisenbahn wegen der ungenügenden und spät erfolgten Vergütungen fast allein aus eigenen Mitteln für den Wiederaufbau geleistete werden muß, und außerdem infolge des Fortfalls der valutabeschwerenden holländischen Werften für den Bau nicht frühzeitig in Auftrag gegeben werden konnte. Die Eisenbahn hat ihre an die Entente verlorenen Bestände aus allgemeinen Staatsmitteln ergänzt. Die laufenden Betriebskosten der Schiffahrt steigen weiter verhältnismäßig stärker als die der Eisenbahn, weil die Schiffahrt bei stärkerer Behinderung und beim Stilliegen des Betriebes verhältnismäßig viel größere Ausfälle hat. Der Eisenbahnverkehr kennt derartige einschneidende Störungen nicht, wie sie bei der Schiffahrt Kleinwasser, kurze Tage, Nebel usw. wochenlang im Gefolge haben können. Die Schiffe sind beispielsweise mindestens die doppelte Zeit unterwegs als vor dem Kriege. Der Massenverkehr auf dem Rhein ist überhaupt nur Bergverkehr, also eine Fahrt gegen stets sehr starken Strom.

In Sachen der anderen Güter auf dem Rhein hat gleichfalls im Verfolg der Sitzung vom 14. November unter Herrn Ministerialdirektor Pape in Köln, am 2. Dezember in Heidelberg eine gemeinsame Besprechung zwischen Eisenbahn und Kommission stattgefunden, mit Zugrundelegung des Antrages der Handelskammer Mannheim:

„Schaffung eines Ausgleichtarifes für die Oberrheinhäfen, aufgebaut auf Anwendung der Staffelsätze der Zone 501—600 km unter Freilassung der ersten 100 km, wofür die bisherigen Normalsätze bestehen bleiben."

Es wurde auch hier besonders die Frage erörtert, inwieweit die Erhöhung der Eisenbahnfrachten eine Besserung der Lage der Schiffahrt herbeigeführt hätte. Von den Interessenten wurde auf die gewaltige Steigerung der Schlepplöhne und der Tagesmieten hingewiesen und auf die Zuspitzung der Lohnverhandlungen mit dem Schiffspersonal und dem Landpersonal, deren Folgen weitere Kahnfrachten- und Schlepplohnerhöhungen sein werden. Es wurde festgestellt, daß für die Güter der Tarifklasse A eine unmittelbare Bedrohung der Bahnfrachten zurzeit nicht vorliegt, und daß die Gefährdung bei Klasse B einsetzt. Auf diese Tarifklassen B—C Ausgleichtarife zu gewähren, waren die Vertreter der Eisenbahn grundsätzlich nicht bereit, und es wurden ihr deshalb 60 Warengattungen bezeichnet, welche für die Rheinschiffahrt lebenswichtig sind. Es wurde festgestellt, daß die Voraussetzung für den von den Interessenten geforderten Ausgleichtarif sich lediglich an Umschlagstellen am Oberrhein knüpfen. Nur der Oberrhein habe die großen Zu- und Ablaufstrecken von mehr als 100 km, deren Wiedererschließung kein anderes Stromgebiet schädige. Auch hier waren die Verhandlungen von dem Geiste getragen, daß die Schiffahrt von der Bahn nur fordern will, was sie durchaus notwendig gebraucht und um so mehr braucht, als auch die per Schiff hereinkommende Auslandsware durch die Valuta so erheblich mehr belastet ist. Meiner Ansicht nach können die deutschen Seehäfen, die durch den Staffeltarif schon außerordentlich begünstigt sind, keine Benachteiligung ihrer Stellung befürchten. Es ist zu wünschen, daß die Bestrebungen der allgemeinen Güterverfrachtung auch einen günstigen Boden bei dem Reichsverkehrsministerium finden. Es ist doch nicht zu verkennen, daß durch die Einführung der Staffeltarife den deutschen Nordseehäfen ein gewaltiger Sprung ins Land hinein möglich geworden ist, so daß beispielsweise Mannheim, als großer Platz in Eisen- und Mühlenprodukten, sowie in Holz, einen großen Teil seiner Verkehrsbeziehungen zu gunsten der Nordseehäfen verloren hat. Erschwerend kommt ganz allgemein hinzu, daß die Gütermengen soviel geringer geworden sind. Die oberrheinischen Umschlagplätze haben in bezug auf Kohle nicht die Hälfte des Verkehrs von der Ruhr wie vor dem Kriege. Bei den anderen Gütern ist es zum Teil noch schlechter. Gegen die Vorkriegszeit ist der Versand von Kohle in den Duisburg-Ruhrorter Häfen von 28,9 Millionen auf 10,7 Millionen Tonnen im Jahre 1920 zurückgegangen; in den oberrheinischen Häfen ist der Ausfall in Eisenerz 4,3 Millionen Tonnen in der Vorkriegszeit gegen 367 000 im Jahre 1920. In Getreide sind die Zahlen 950 000 Tonnen gegen 230 000 Tonnen. In der allerschlechtesten Lage befindet sich der Stückgüter-Verkehr auf dem Rhein.

In diesem Zusammenhange sei die Drahtung erwähnt, welche der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen an den Reichskanzler Dr. Cuno in diesen Tagen gerichtet hat:

„Durch Presse geht eine Drahtung der Handelskammer Bremen, wonach 150% Gütertariferhöhung ab 1. 12. den Verkehr der deutschen Nordseehäfen gefährden soll. Abgesehen davon, daß diese Befürchtung bereits in halbamtlicher Pressemeldung als unbegründet bezeichnet wurde, weisen wir darauf hin, daß es sich bei dem Verkehr, dessen unerwünschte Förderung die Handelskammer Bremen befürchtet, zum größten Teil um mehr als 20 deutsche Rheinhäfen handelt. Der Umschlag dieser Häfen erreichte in der neuesten Zeit kaum die Hälfte der Vorkriegszeit, während Bremens Verkehr der Friedensleistung ganz erheblich näher gekommen ist. Wir bitten, den Herrn Reichsverkehrsminister anzuweisen, in der von der Handelskammer Bremen gewünschten Besprechung auch Sachverständige der Rheinschiffahrt und des Rheinhafenwesens zu hören."

Der Rhein kämpft nun seit einem Jahr intensiv um seine Interessen, die zugleich die Interessen der süddeutschen Wirtschaftsgebiete sind, die mit der Rheinschiffahrt innig verbunden sind. Es ist eine starke Verbitterung sowohl in Süddeutschland wie in den Rheinlanden entstanden, welche nach den schweren Schlägen, die die Rheinschiffahrt durch die Schiffsabgabe er-

litten hat, nicht verstehen wollen, daß man durch die Staffeltarife ohne Ergänzung durch Ausgleichtarife bis heute der Schiffahrt nicht zu ihrem Recht verholfen hat. Gerade jetzt finden wohl die Klagen der Rheinlande ein aufmerksameres Ohr in Berlin, nachdem neben den erwähnten bzw. aus solchen wirtschaftlichen Verstimmungen hervorgehend, die politischen Gefahren vor aller Augen gerückt sind, welche über den Rheinlanden schweben. Es ist in der letzten Zeit viel im Rheinland selbst geschehen, um die Reichstreue der Rheinlande zu bestätigen und aller Welt zu verkünden. Gleichzeitig mit unserer heutigen Versammlung findet in einem bestimmten politischen Kreis von Abgeordneten der Rheinlande am Mittelrhein eine Aussprache statt, welche Aufklärungszwecken dient, wo politische Persönlichkeiten von Rang darüber sprechen, was im letzten Jahre für die Rheinlande vom Reich politisch-wirtschaftlich geschehen sei, und zu der der Syndikus des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrts-Interessen auch als Referent gebeten worden ist, und an der teilzunehmen unser Herr Vorsitzender sich durch die hiesige Inanspruchnahme hat abhalten lassen.

Ich komme nun zu den westdeutschen Kanälen und zur Weser. Bezüglich des Verkehrs über Emden ist zu sagen, daß der Stückgutverkehr von und nach der Ostsee, ferner der Bezug von Grubenholz von der Ostsee nach dem Industriegebiet, sowie der Versand von Eisen und Stahl der früheren Spezialtarife 1, 2 und 3 vollständig auf die Bahn abgewandert sind. Ein Teil der Kohlentransporte für die Ostsee benutzt heute schon den Bahnweg (z. B. nach Lübeck), während die Kanäle auf dem Wasserwege nur das behalten, was die Eisenbahn nicht bewältigen kann. Die Konkurrenzlinie der Eisenbahn ist in diesem Falle bekanntlich nicht der Weg Industriegebiet — Emden, sondern der Weg Industriegebiet — Ostsee, dem bei Kohlen der einmal gebrochene, und bei einem großen Teil der übrigen Güter der zweimal gebrochene Wasserweg gegenübersteht. Mit der zunehmenden Leistungsfähigkeit der Eisenbahn werden auch die jetzt noch auf dem Wasserwege liegenden Kohlentransporte nach der Ostsee verschwinden und für den Kanalweg nach Emden blieben nur noch die Orts-Kohlen. Geschädigt wird hierdurch aber nicht allein die Binnenschiffahrt auf den Kanälen, sondern auch die deutsche Küstenschiffahrt zwischen den Nord- und Ostseehäfen. Wenn die Schiffahrt zurzeit auch noch leidlich beschäftigt ist, so wird zu dem eben angegebenen Zeitpunkt diese Beschäftigung aus den angegebenen Gründen fortfallen, bzw. die Güter werden restlos auf die Bahn abwandern, und das ist unsere größte Sorge. Für Kohle ist hier weder ein Zu- noch ein Ablauf auf dem Bahnwege zu verzeichnen, und wünschen die Kanalinteressenten deshalb eine Abschwächung des Staffelsystemes. Außerdem wird verlangt ein Umschlagtarif für Güter der Klassen D und E sowie für gewisse Eisenteile der Klasse C, sowie Schwefelkiesabbrände und Eisenerze. Besonders zu erwähnen sind Eisenerze und Abbrände Emden—Dortmund—Haspe und Emden—Wanne—Bochum—Gelsenkirchen, Grubenholz Emden—Dortmund—Wanne mit Bahn-Weiterversand zu den Zechen; in umgekehrter Richtung Schienen, Träger, Radsätze usw.; Gelsenkirchen, Bochum, Hörde, Hoesch mit Bahnvorfracht über die zunächstgelegenen Umschlaghäfen nach Emden zur Weiterverschiffung seewärts.

Im Verkehr auf dem Rhein-Weser-Kanal ist die Schiffahrt selbst für Kohle kaum noch konkurrenzfähig für den Platz Hannover, bei Inanspruchnahme des Bahnweges für weiter liegende Orte kommt der Wasserweg nicht mehr in Frage. Rückwirkend ist hier zu erwähnen in der Hauptsache Kali und Steinsalz ab Hannover nach der Ems für Holland und über Ruhrort nach Holland, ferner Peiner-Erze und die Porta-Erze, die den jetzt von Hannover leer zum Zechengebiet fahrenden Schiffen als Rückfracht fehlen.

Bei der Weser liegen die Verhältnisse fast ebenso, da im Kohlenverkehr hier nur noch direkte Wasseranlieger bedient werden können. Güter anderer Klassen sind auf der Weser zu transportieren im doppelt gebrochenen Verkehr unmöglich, auf dem einmal gebrochenen Wege nur bei den höchsten Klassen möglich. Besonders sind hier zu nennen Kali, Steine, Gips und Kalk, die früher in erheblichem Umfange den Wasserweg benutzten. Auch die Erze sind wegen der hohen Wasserfrachten über Bremen erheblich zurückgegangen. Z. B. ist der Verkehr in Bremen in Erzen bei der Abfahrt zu Berg von 54 573 t im Jahre 1920 auf 9240 t im ersten Halbjahr 1921 zurückgegangen. In Kalk Ankunft zu Tal 35 000 t im Jahre 1920 auf 3670 t im ersten Halbjahr 1921 und Steine aller Art Ankunft zu Tal 20 400 t im Jahre 1920 auf 367 t im Halbjahre 1921.

Wenn wir nun zur Elbe übergehen, so darf daran erinnert werden, daß von diesem Stromgebiet schon seit vielen Jahren die Gewährung von Binnen-Umschlagtarifen erstrebt worden ist. So haben z. B. 1912 im preußischen Landtage die Magdeburger Abgeordneten Schiffer und Gruson einen entsprechenden Antrag eingebracht, der auch mit großer Mehrheit angenommen wurde, ohne allerdings zu dem geringsten praktischen Ergebnis zu führen. An der Elbe liegt die Bedürfnisfrage für den Berg- und Talverkehr etwas verschieden, da der Talverkehr im allgemeinen durch Schleppkosten nicht belastet und deshalb gegenüber der Eisenbahn wettbewerbsfähiger ist. Bergwärts im Verkehr von Hamburg nach Provinz und Land Sachsen, Thüringen, Nordbayern, der Lausitz, Niederschlesien und Böhmen ist die Einwirkung des Staffeltarifes außerordentlich scharf. Da sie sich gerade für die weitesten Entfernungen am kräftigsten ausdrückt, liegt es auf der Hand, daß besonders im Durchgangsverkehr von und nach der Tschechoslowakei starke Verschiebungen zum Schaden des Elbeweges eingetreten sind. Große Rohstoffmengen, besonders Futtermittel, Phosphate, Erze, engl. Koks, sind trotz aller Anstrengung der Schiffahrt auf den Bahnweg abgewandert. Bestimmte statistische Zahlen stehen hierfür nicht zur Verfügung, wie sie für die deutschen Elbehäfen vorliegen.

In Riesa, Dresden ist der Eingang an Futtermitteln von 90 000 t im Jahre 1913 auf 2300 t im Jahre 1921 zurückgegangen, Roheisen von 54 000 t im Jahre 1913 auf 2200 t im Jahre 1921.

Nach den mittelelbischen Häfen gingen im Jahre 1913 59 000 t Erze, 1921 4900 t, an Futtermitteln 1913 93 000 t, 1921 2600 t, an Phosphaten 1913 200 000 t, 1921 173 t. Bemerkenswert sind auch einige Ziffern aus der Hamburger Statistik, die den gesamten oberelbischen Verkehr, neben der Elbe also auch den nach den märkischen Wasserstraßen und der Oder vergleichen, und zwar sind, um die unnatürlichen niedrigen Wasserverhältnisse der zweiten Hälfte des Jahres 1921 auszuschalten, nur die Monate Januar bis Juni berücksichtigt worden. Die Einfuhr von phosphorsaurem Kalk und Superphosphat ging von 115 000 t im Jahre 1913 auf 10 000 t im Jahre 1921, Schwefelkies von 138 000 t im Jahre 1913 auf 21 000 t im Jahre 1921, Baumwolle von 27 000 t im Jahre 1913 auf 7500 t im Jahre 1921, Öle und Fette von 70 000 t im Jahre 1913 auf 21 000 t im Jahre 1921, Erd- und Mineralöle von 103 000 t im Jahre 1913 auf 32 000 t im Jahre 1921 zurück.

Die Elbe will auf eine Vergünstigung im Bergverkehr für Klasse A verzichten, dagegen verlangt sie für die Klasse B bis E, insbesondere für die beiden letzten Klassen, die Einführung von Ausgleichtarifen. Im Gegensatz zu dem Rhein kann die Elbe auch bei den ersten 100 km nicht ohne den Anstoß der Staffel 501—600 km auskommen. Im Verkehr zu Tal will die Elbe auf eine Ermäßigung der Klasse A bis C verzichten, nur für die Klassen D und E ist der vorher erwähnte Antrag der 501-bis-600-km-Staffel erforderlich, um den Massentransport in Salzen wieder zu gewinnen. Die Ausfuhr an Salzen auf dem Wasserwege ist sehr erheblich zurückgegangen. 1913 gingen acht Teile auf dem Wasserwege und ein Teil auf dem Bahnwege, 1921 ist das Verhältnis 2 : 1. 1913 führte die Elbe 1 156 000 t Salze zu Tal, 1921 120 000 t. Der Wunsch der Steinsalzindustrie zur Belebung ihrer Ausfuhr nach den norddeutschen Ländern Ausnahmetarife zu erhalten, dürfte am besten auch, um Seehafenausnahmetarife zu vermeiden, durch Ermäßigung der Binnenumschlagtarife zu erreichen sein, damit wäre allen Teilen geholfen. Über die schweren Verhältnisse der Elbeschiffahrt bedarf es keiner weiteren Erörterung. Im Rhein-Herne-Kanal sind eine Reihe Elbschiffe aus der Kriegszeit her ständig als Kohlenfletter angeboten, und noch liegen in Hamburg etwa 600 Kähne mit etwa 300 000 t, welche von der Verkehrsnot der Elbe ein erschreckendes Bild geben.

Auch der Wassertransport auf der Oder zeigt, soweit Zahlen zur Verfügung stehen, einen starken Rückgang im ersten Halbjahr 1921 gegenüber dem Jahre 1920. In Stettin kamen an im Jahre 1920 860 000 t, es gingen ab 930 000 t, im ersten Halbjahr 1921 dagegen kamen an 285 000 t und gingen ab 149 000 t. In Cosel kamen bergwärts an im Jahre 1920 711 000 t und es gingen talwärts ab 1 800 000 t gegen 76 000 t bzw. 462 000 t im ersten Halbjahr 1921. Diesen starken Rückgang kann man fast ausschließlich auf die Einführung der Staffeltarife zurückführen.

Zwei Massengüter umfassen den größten Teil des Güterverkehrs auf der Oder, und zwar im Talverkehr die Kohle und im Bergverkehr Eisenerz. Schon von jeher hat die Oderschiffahrt schwer zu kämpfen gehabt, da diese Güter von der Eisenbahn zu Ausnahmesätzen befördert wurden. Es ist deshalb erklärlich, daß sich das Hauptinteresse der Oder darauf richtet, mit diesen Gütern gegen die Eisenbahn erfolgreich in Wettbewerb treten zu können.

Für die Oder kommen als Umschlaghäfen für die Kohle die Häfen Cosel, Oppeln, Breslau für oberschlesische Kohle und unterhalb Breslau Maltsch für niederschlesische Kohle in Betracht. Die Oder verzichtet nach der Erhöhung der Eisenbahntarife auf Vergünstigung für die Klassen A bis D, um nur das Notwendige zu fordern. Bei der Klasse E kann dies nicht geschehen, weil auch hier alle die schon erwähnten Erschwernisse, um die Ware auf den Schiffsweg zu bringen, die Geldlage, die Hochwertigkeit der Ware, einen größeren Anreiz nötig machen. Der heutige Stand der Dinge ist, daß die Oder für Kohle in der Zulaufstrecke eine Ermäßigung von 30% verlangt, dasselbe gilt für Niederschlesien nach Maltsch. Für Erze im Ausnahmetarif 7, sowie für Zinkerz, Schwefelkies usw. in Klasse E wird

eine Ermäßigung der Anschlußfracht von Cosel nach der Empfangsstation Oberschlesiens und Oderbergs von 20% erbeten. Auf Erfüllung dieser Anträge hoffen die Interessenten bestimmt.

Bei den märkischen Wasserstraßen, welche mit ihren vielen engen Schleusen durch den Staffeltarif am meisten getroffen werden, ist es vor allem das Massengut, die Braunkohle, worin der Transport erheblich nachgelassen hat. Die Kleinschiffer sind nicht mehr in der Lage, den Wettbewerb gegen die direkten Eisenbahnfrachten aufzunehmen. Hier kann nur durch Einführung eines Umschlagtarifes unter Erlaß oder Ermäßigung der Abfertigungs- und Überführungsgebühr geholfen werden. Im übrigen wünschen sie dieselbe Vergünstigung wie die Oderschiffahrt.

Die Schiffahrt stellt auf allen Strömen und Kanalgebieten ihre Forderungen in den mäßigsten Grenzen. Sie ist stets gewohnt gewesen, unter schwierigen Verhältnissen zu arbeiten. Sie hat gegenüber dem großen Bruder, der Eisenbahn, der die kleine Schwester, wie es im Familienleben vorkommt, öfters ein bißchen terrorisiert, meist einen schweren Stand gehabt. Sie ist gewohnt, nach allen Seiten Rücksichten zu nehmen. Ihr unmittelbares Interesse wäre gewesen, sich für die Wiederbeseitigung der Staffel allgemein einzusetzen; hierbei würde sie mächtige Freunde gehabt haben. Sie hat sich aber auf den Boden gestellt, daß sie sich mit der Staffelung abfindet, weil dieselbe im Interesse der allgemeinen Wirtschaft gefordert worden ist und weil sie weiß, daß die Wirtschaftsfaktoren, die ihre Brotgeber sind, davon Vorteil haben und blühen müssen, damit auch sie lebe. Der Mittelweg, den die Schiffahrt hier gegangen ist und durch ihren Reichsausschuß vertreten hat, nur zu fordern, daß ihr auf Grund der von der Eisenbahn eingeführten Staffeltarife das frühere Verhältnis zu den Eisenbahnfrachten wiedergegeben werden möge, erweist sich als richtig. Die süddeutsche Verfeinerungsindustrie z. B., welche an billigen Staffeltarifen und an der Errichtung der Wasserumschlagstarife natürlich wesentlich interessiert ist, will letzten Endes auch keine Eisenbahnpolitik haben, bei welcher die Ausfälle, die doch irgendwie ausgeglichen werden müssen, ihre Erzeugnisse bei Entfernungen bis zu 350 km belasten. Es berühren sich hier also die Wünsche von Verfeinerungsindustrie und Schwerindustrie.

So wie die Schiffahrt heute ihre Anträge stellt, sieht sie sich getragen von der Zustimmung großer Wirtschaftskreise. Eine geschlossene Front, Erzeuger und Verbraucher, Spedition und Schiffahrt stehen hinter den maßvollen Forderungen, welche in diesem Monat dem Reichsverkehrsministerium zugehen.

Wenn das Reichsverkehrsministerium, wie wir hoffen dürfen, die heißen Bemühungen der Schiffahrt zu Weihnachten belohnen wird, so erwirbt sie sich noch ein weiteres wirtschaftliches Verdienst. Sie schafft einen festen Boden für die Schiffahrt, bei dem sie weiß, womit sie in absehbarer Zeit zu rechnen hat. Wenn dies bei der Schiffahrt im Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer dazu führt, daß der Arbeitgeber sagen kann, wir haben jetzt von der Eisenbahn etwas erreicht, die Eisenbahn hat der Schiffahrt Zugeständnisse gemacht, es ist eine Plattform für die Wettbewerbsmöglichkeit gegeben worden, die allerdings eng begrenzt ist, dann ist es vielleicht möglich, daß in die andauernden Lohntarifkämpfe Maß und Ziel kommt, und ein Einsehen der Arbeitnehmer zu erreichen ist, damit das gemeinsame Interesse was nirgends mehr notwendig ist als bei der Schiffahrt, zutage kommt. Wenn der Arbeitnehmer einsieht, daß der Arbeitgeber an der Grenze seines Könnens angelangt ist, so wird es vielleicht eher möglich sein, zu Verständigungen in den Lohntariffragen zu kommen und innerhalb der Schiffahrt selbst eine größere Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen. Optimismus in reinster Form, werden Sie sagen, meine Herren, aber wo blieben wir in Deutschland, und besonders im Rheinland, wenn wir uns nicht am Optimismus festhielten.

Wirtschaftliche Ziele an der Donau.

Ein Wettlauf um die Verkehrswirtschaftszentren Wien—Preßburg—Budapest.

Von Franz Heigl, Pressechef des Main-Donau-Stromverbandes.

Die tschechoslowakische Wirtschaftskrisis ist in ein Stadium getreten, das den Untergang der Produktion und Wirtschaft der ganzen Tschechoslowakei kündet, wenn die tschechoslowakische Regierung nicht unverzüglich den Weg einschlägt, der ihr von den immanenten Gesetzen der Volkswirtschaft gewiesen wird. Die Sorge um die Zukunft wächst nun in der Tschechoslowakei von Tag zu Tag. Hierbei ist zwar die Erkenntnis vorherrschend, daß das bisherige Absatzgebiet der tschechoslowakischen Industrie nicht ausreicht und erweitert werden muß. Die Mittel jedoch, die die Tschechoslowakei zur Erreichung dieses Zieles anwendet, sind völlig ungeeignet, gute Handels- und Verkehrsbeziehungen mit den Nachbarstaaten herbeizuführen. Dazu kommt, daß durch den jähen Sturz der Valuta in Österreich und Polen, Ungarn, Deutschland, Jugoslawien und Rumänien eine weitere Entfremdung in wirtschaftlicher Beziehung verursacht wurde, die das tschechoslowakische Absatzgebiet weiterhin verringerte. Dabei verstopft sich die tschechoslowakische Regierung, wie mit Blindheit geschlagen, auch noch die wichtigsten Steuerquellen, indem sie der Industrie ihres Landes durch ihre allen kaufmännischen Grundsätzen widersprechende Kohlensteuer und Tarifpolitik den Todesstoß versetzt, durch Arbeitslosigkeit, Lohn- und Gehaltskürzungen die Kaufkraft im Innern des Landes auf den Nullpunkt herabdrückt.

Bei solchen Regierungsmethoden ist denn auch die im Juli in Preßburg veranstaltete Orientmesse keine internationale Veranstaltung, sondern eine nur tschechoslowakisch orientierte Messe mit Lobliedern auf den slawischen Geist und den schöpferischen Genius des tschechoslowakischen Volkes geworden. Die Bestimmung der Messe aber, „dem zukünftigen Verkehr nach dem Balkan die Wege zu ebnen", kann solange nicht erfüllt werden, als geistige und materielle Grenzsperren die Tschechoslowakei vom Westen trennen und an der Aufnahme von Verbindungen mit dem Osten hindern. Sehr richtig bemerkte hierzu die „Deutsche Zeitung" in Preßburg, das Organ der deutschen Parteien in der Slowakei, daß das auf der Messe Ausgestellte zum allergeringsten Teile slawischer Geist ist, vielmehr eine „Volk mit Volk verbindende Schöpfung europäischen und menschlichen Geistes". Hätte die tschechoslowakische Regierung diesem Geiste Rechnung getragen, dann stünde es heute anders um den tschechoslowakischen Staat.

Statt dessen wird von tschechischer Seite die Wirtschaftsbetätigung ihrer Nachbarstaaten und insbesondere die Deutschlands auf dem jugoslawischen Gebiete mit dem größten Mißtrauen verfolgt. Bezeichnend hierfür sind die Ausführungen des Wiener Tschechenblattes „Vidensky Denik", in dem unter der Ueberschrift „Deutsche Wirtschaftspropaganda im Königreich S. H. S.", die in erfreulich zunehmendem Maße wachsenden Wirtschaftsbeziehungen zwischen Jugoslawien und Deutschland und die der politischen und wirtschaftlichen Annäherung zwischen beiden Staaten dienenden „jugoslawisch-deutschen kulturell- wirtschaftlichen Gesellschaften" in Berlin, Frankfurt a. M. und München mit eifersüchtigen Blicken gemessen werden. Von diesen Bestrebungen, die zweifellos der Wiedergesundung der europäischen Wirtschaft dienen, behauptet das genannte Tschechenblatt, daß sie in erster Linie gegen das wirtschaftliche Eindringen der Tschechoslowakei auf dem Balkan gerichtet sind und sich mit der Eroberung der Märkte an sich nicht zufriedengeben, sondern eroberungssüchtig auch die inzwischen spärlich angeknüpften Fäden des Wirtschaftsnetzes zwischen der Tschechoslowakei und Jugoslawien zerstören. Das Blatt verrät damit deutlich die Größe der Schwierigkeiten, die den Handelsbeziehungen zwischen der Tschechoslowakei und Jugoslawien im Wege stehen, den Hemmschuh freilich, der in der tschechoslowakischen Wirtschaftskrisis begründet ist, sucht es, von einem großen Irrtum befangen, bei Deutschland.

In diesem Zusammenhang sind auch die Ausführungen des führenden Prager tschechischen Blattes „Národni Listy" unter der Ueberschrift „Die deutsche Offensive in Jugoslawien" von größtem Interesse. Nach einer kurzen Darstellung des Zustandekommens des Handelsvertrages zwischen Deutschland und Jugoslawien, den die diplomatische Aktion Frankreichs, des eifrigen Protektors der Tschechoslowakei, wohl aufschieben, aber nicht verhindern konnte, schildert der Artikel die für Deutschland außerordentlich günstige Lage für den Handel mit Jugoslawien, der mit dem Ausbau der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau noch wesentlich zunehmen wird. In der Tat ist heute Deutschland der größte Abnehmer der jugoslawischen Ausfuhrartikel. Es nimmt heute schon 43 % der Gesamtausfuhr Jugoslawiens auf, und dieser Prozentsatz ist noch ständig im Wachsen begriffen.

„Man ist sich in der Tschechei", schreibt u. a. das „Deutsche Volksblatt" in Novisad unter Bezugnahme auf die Ausführungen der „Národni Listy", „der großen Gefahr bewußt, welche der tschechischen Industrie von der übermächtigen deutschen droht. Man appelliert an nationale Momente und scheut sogar Denunziationen nicht, nur um der deutschen Konkurrenz ledig zu werden. Die Hauptsache vergessen aber die „Národni Listy": Im wirtschaftlichen Wettkampf entscheiden nicht nationale, überhaupt nicht Gefühlsmomente, sondern Tüchtigkeit, Solidität, Verläßlichkeit und Preis; daher auch der wachsende Hunger nach deutschen Waren in der ganzen Welt, nicht nur in Südslawien.

Das sollte sich auch die tschechische Regierung gesagt sein lassen. Erst wenn sie sich in einem Sinne neu orientiert, der der Förderung politischen und wirtschaftlichen Wiederaufbaues in ganz Europa und damit natürlich auch der Tschechoslowakei dient, wird sie wieder eine Besserung ihres Wirtschaftslebens erwarten dürfen. Erst dann werden sich auch die anläßlich der Eröffnung der Orientmesse in Preßburg von dem Ehrenpräsidenten Abg. Kornell Stodola geäußerten Zukunftshoffnungen der tschechischen Nation auf die Preßburger und tschechoslowakische Donaugeltung zur Wirklichkeit entwickeln können. Diese Auslassungen des Herrn Stodola über Preßburgs Entwicklung als „Zentrum des internationalen Verkehrs von Suez bis zum Atlantischen Ozean" sind auch für uns Deutsche nicht belanglos. Leiden sie auch stark an gefühlsmäßigem Ueberschwang, so wird man doch an ihnen nicht achtlos vorübergehen. „Der beste Beweis", so führte Herr Stodola u. a. aus, „für die Entwicklung unseres (tschechoslowakischen) privaten Unternehmungsgeistes und des Interesses, das die Regierung unseren wirtschaftlichen Bemühungen in Preßburg widmet, ist, daß diese historische Stadt sich in ein zwischenstaatliches Emporium verwandelt, zu dem sie auch ihrer einzigartigen Lage nach bestimmt ist. Im letzten Jahre wurde Preßburg der Sitz der internationalen Donaukommission.

Vom Standpunkt des internationalen Verkehrs ist Preßburg einbezogen in das Tarif- und Verkehrsnetz der europäischen Politik. Infolge der Entscheidung des Schiedsgerichts weht endlich auf den Wogen der Donau die Flagge der tschechoslowakischen Republik, und durch die neueste Schnellzugsverbindung nach Agram wurde Preßburg das Bindeglied zwischen Adria und Ostsee.

Inzwischen ist im vergangenen Jahre auch der Rheinkanal in ein konkretes Stadium getreten, ebenso auch der Main-Donau-Kanal. Früher oder später werden wir eine direkte internationale Verbindung zu Wasser mit Frankreich sehen, und wir werden das Zentrum des internationalen Verkehrs werden, beginnend von Suez bis zum Atlantischen Ozean. Ueber Preßburg wird ein ungeheurer Strom wirtschaftlichen Ausdehnungsdranges der größten Produktionszentren des Westens gegen Osten seinen Weg nehmen. Ein weiterer Beweis unserer gesamtstaatlichen schöpferischen Arbeit ist der riesige Ausbau des Preßburger Hafens, dessen organischer Bestandteil die Orientmesse ist. Die Messe ist also eine Komponente der großen Donauidee, die aus der Donau den Hauptkorridor des europäischen binnenländischen Verkehrs und das Rückgrat der wirtschaftlichen Rekonstruktion der Donaustaaten machen will."

In der Tat, die Bedeutung des Hafens Preßburg ist nicht von der Hand zu weisen; es wäre daher auch verfehlt, wollte sich Deutschland nur einseitig auf Budapest einstellen. Während sich der Export Böhmens früher über die Handelsplätze Wien und Budapest nach dem Balkan und dem Orient oder auch direkt nach Osten, nach Rußland, wandte, wird die Tschechoslowakei nach erfolgtem Ausbau der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau darauf bedacht sein müssen, auch mit dem Westen seinerzeit in wirtschaftlichen Austauschverkehr zu treten und sich dabei in erster Linie Preßburgs als Handelsexportplatz bedienen. Die tschechoslowakischen und nicht zuletzt die deutschen und ungarischen Elemente dieses Staates setzen daher auch alles daran, um durch Errichtung eines zeitgemäßen Hafens in Preßburg einen der größten Umschlagplätze vom Westen zum Osten zu machen und ein Gegengewicht gegen Wien und Budapest zu schaffen. Die „Národni Politika" verweist auf den Vorteil des großen industriellen Hinterlandes, den Preßburg vor Budapest voraus hat und verlangt, daß die tschechoslowakische Diplomatie und Handelstätigkeit die faktische Grundlage schaffe, um aus der Tschechoslowakei den ersten Handelsstaat an der Donau zu machen. Der Kampf um die Donau sei ein Kampf um die Zukunft der Tschechoslowakei, er dürfe nicht verloren werden; deshalb müsse auch innerhalb dreier Jahre ein großer moderner Hafen in Bratislava (Preßburg) erbaut werden.

Es liegt bekanntlich noch nicht sehr weit zurück, als Frankreich selbst noch für den Ausbau des Preßburger Hafens eingetreten ist. Im Herbst 1921 hat sich in diesen Bestrebungen Frankreichs, das ein besonderes Interesse an der Erwerbung der ungarischen Staatsbahnen hat, eine Wandlung vollzogen. Es setzte sich seit dieser Zeit dafür ein, Budapest als die Zentrale des mitteleuropäischen Verkehrs auszubauen. Ob hierzu die diesbezüglichen Verhandlungen eines deutschen Konsortiums mit der Stadt Budapest oder die Bestrebungen Englands, die ungarische Donaumetropole zu einem Mittelpunkt des nach Osten gravitierenden britischen Warenverkehrs zu entwickeln, den Ausschlag gegeben haben, soll hier unerörtert bleiben. Jedenfalls wurde bereits am 1. Februar 1922 zwischen der ungarischen Regierung und der Finanzgruppe Schneider-Creuzot ein Vertrag unterzeichnet, der die Errichtung eines großen Donaufreihafens in Budapest durch eine zu bildende Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 100 Millionen ungarischen Kronen vorsieht. Die französische Gruppe wird 40 % des Kapitals aufbringen und dafür eine Konzession für 50 Jahre zum Betrieb der Donauschiffahrt mit außerordentlich weitgehenden Rechten erhalten, wie sie sonst im Verkehr souveräner Staaten mit Privatgesellschaften unerhört sind.

Der ständig wachsende Einfluß Englands in der Donauschiffahrt und seine Bestrebungen, Ungarn zum Verteilungspunkt britischer Güter in Europa und zum vorgeschobenen Posten des britischen Handels im nahen Osten, kurzum aus Ungarn — ein europäisches Hongkong für den britischen Handel zu machen, lassen die wirtschaftlichen Ziele in dem Wettlauf um die beherrschende Stellung an der Donau klar erkennen.

Zur Erreichung solcher Ziele wird selbstverständlich auch die Presse in den Dienst der Sache gestellt. Insbesondere ist England nach dieser Richtung eifrig tätig, nicht zuletzt in Oesterreich. Die englischen Kreise verhehlen sich nicht, daß mit der Herstellung der Binnenschiffahrt zwischen Rotterdam und dem Schwarzen Meere Wien automatisch die Funktionen ausfüllen wird, für die diese Stadt von jeher durch ihre geographische Lage prädestiniert erschien: das Zentrum des Transitverkehrs zwischen Orient und Occident zu werden. Die Engländer verstehen es aber auch trefflich, so manches Blatt mit dem schönen Motto: „Peace, Free Trade, Good will among Nations" an ihren Wagen zu spannen und ihre Interessen dadurch wahrnehmen zu lassen. Solche Schrittmacherinnen englischer Weltbeglückung finden sich nicht etwa nur vereinzelt in den Donauländern.

Darüber sollte sich auch die Tschechoslowakei im klaren sein. Sie würde daher in ihrem eigensten Interesse nur gut daran tun, wenn sie so rasch wie möglich die geistigen und materiellen Grenzsperren beseitigen würde, die heute guten Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zu ihren Nachbarstaaten und nicht zuletzt auch zu Deutschland zum Schaden ihres eigenen Wirtschaftslebens im Wege stehen. Bisher hat man von der neuen geistigen Einstellung der Tschechoslowakei, über die Herr Stodola auf der Preßburger Orientmesse zu erzählen wußte, — „daß sie in der Richtung Fortschritte mache, daß jeder denkende und empfindende Mensch sich des Ausgleichs der wirtschaftlichen Kräfte bewußt werden muß, welcher Ausgleich die Achtung vor dem Arbeitenden auslöse und das Ideal der Arbeit als das Endziel des Lebens der Einzelnen sowohl wie der Völker hinstelle", — noch nichts verspürt. Die nationalen Minderheiten in der Tschechoslowakei werden nach wie vor in unerhörter Weise unterdrückt, und der Schrei der Industrie und des Gewerbes nach Arbeit, Berücksichtigung der speziellen Verhältnisse der Slowakei, Uebertragung von Staatsaufträgen und Herbeiführung freundnachbarlicher Handelsbeziehungen mit Zentral- und Osteuropa findet bei den Regierenden der Tschechoslowakei leider so gut wie kein Verständnis.

Erst wenn nach dieser Richtung gründlich Wandel geschaffen wird, kann sich in den tschechoslowakischen Wirtschaftsverhältnissen wieder eine Besserung einstellen. Fährt jedoch die Tschechoslowakei fort, jeder gesunden Wirtschaftsbetätigung anderer Staaten mit Mißtrauen zu begegnen und sie in ihrer Presse zu verdächtigen, dann werden sich die Worte ihres Handelsministers Novak, mit denen er den Mißerfolg der Orientmesse zu beschönigen versuchte, am eigenen Staate erfüllen: „Es steht fest, daß alles, was der Krieg geboren hatte, unbarmherzig fallen wird; denn all das hat keinen gesunden Lebenssaft und ist nicht auf der Evolution begründet. Denn es wurde durch den jähen Umsturz gezeugt. Was rasch aufgeblüht ist, wird auch rasch verwelken."

Denkschrift über einen Elbe-Oder-Kanal in Richtung Dresden—Frankfurt a. O.

Im Auftrage des Elbe-Oder-Kanalvereins bearbeitet von Dr. Ing. Platzmann, unter Mitwirkung von Geh. Baurat Contag. Guben 1922.

Es mutet zunächst eigenartig an und erscheint schwer verständlich, wenn man sieht, wie gerade jetzt in einer Zeit schwerster Bedrängnis und herbster Not, ungeachtet allen Geldmangels und aller Geldentwertung eifrigst an neuen Plänen gearbeitet wird, um alte Fehler zu beseitigen, frühere Unterlassungen nachzuholen und vorhandene Lücken auszufüllen. Aber es ist ein gutes Zeichen für die unverwüstliche Kraft unseres Volkes, das sich die Zuversicht nicht rauben läßt auf das Kommen besserer Zeiten, für die es sich rüsten und vorbereiten muß. Diese Bestrebungen gelten ganz besonders auch dem Wiederaufbau unserer gesamten Wirtschaft und nicht zum geringsten der künftigen Entwicklung unserer Verkehrsverhältnisse, bei der die Entwicklung der Binnenschiffahrt und der weitere Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes eine der wichtigsten Aufgaben der nächsten Zukunft sein wird. Die Mängel und noch mehr die Lückenhaftigkeit unseres Wasser-

straßennetzes haben sich während des Krieges und in der Nachkriegszeit in verderblichstem Maße fühlbar gemacht. Es muß deshalb in allererster Linie die Ausfüllung dieser Lücken nach Maßgabe ihrer Bedeutung, sobald und soweit die Verhältnisse es irgend zulassen, angestrebt werden, und tatsächlich ist man jetzt überall in den beteiligten Kreisen in eifrigster Arbeit daran, sich über die notwendige Ausgestaltung des Gesamtwasserstraßennetzes zu unterrichten, die in Frage kommenden Ergänzungslinien zu prüfen, sie in ihren Hauptzügen festzulegen und auf Grund möglichst eingehender Vorerhebungen und allgemeiner Vorarbeiten auf ihre Bauwürdigkeit und Baumöglichkeit in wirtschaftlicher und technischer Beziehung zu untersuchen.

So beschäftigt seit längerem bereits die Schaffung einer leistungsfähigen Wasserstraße zwischen oberer Elbe und mittlerer Oder durch das große Niederlausitzer Braunkohlengebiet hindurch die zunächst beteiligten Kreise. Der Mangel einer solchen Verbindung stellt sich auch im Rahmen des Gesamtwasserstraßennetzes als eine sehr empfindliche Lücke dar und ist daher nicht nur für die unmittelbar aufzuschließende Gegend von großer Bedeutung. Der in der vorliegenden Denkschrift behandelte Plan vereinigt in glücklichster Weise bestehende ältere Vorschläge ähnlicher Art. Er hält die Möglichkeit des unmittelbaren Anschlusses der von der Handelskammer Görlitz angestrebten Verbindung offen. Für den seinerzeit von Havestadt und Contag bearbeiteten Vorentwurf eines Oder-Spree-Kanals, der eine möglichst günstige Verbindung desBraunkohlengebietes mit Berlin zum Ziele hatte, gibt er eine günstigere und vor allem viel allgemeinere Lösung, und in dem von Professor Franzius in Nr. 12 dieser Zeitschrift veröffentlichten Plane findet der Kanal seine gegebene Fortführung bis Frankfurt a. O.

Die von dem Stadtbaurat Platzmann in Guben unter Mitwirkung des Geh. Baurats Contag verfaßte, sehr eingehende Denkschrift behandelt nach einem kurzen Begleitwort des Oberbürgermeisters von Guben, Dr. Glücksmann, zunächst in einem einleitenden „Allgemeinen Teil" die wesentlichsten Gesichtspunkte, die veranlassend und maßgebend für die Aufstellung des Planes gewesen sind. Der zweite Abschnitt beschäftigt sich mit der „Ausgestaltung und Linienführung" des Kanals, der nicht nur für die Aufschließung des Niederlausitzer Braunkohlengebietes von großer Bedeutung ist, sondern eine wichtige Durchgangstraße zwischen den Erzeugungs- und Verbrauchsgebieten der oberen Elbe, der märkischen Wasserstraßen und der unteren Oder schafft. Er stellt sich somit als ein wertvolles Verbindungsglied des deutschen Wasserstraßennetzes dar. Er ist daher in den für die Hauptwasserstraßen jetzt geltenden Abmessungen für das 1000-t-Schiff mit einer Wasserspiegelbreite von 34 m, Mindesttiefe von 3,0 m, Mindestlichthöhe unter den Brücken 4,0 m, bei einer Lichtweite von 41 m und einem geringsten Krümmungshalbmesser von 1000 m geplant. Bei der weiteren Bearbeitung des Entwurfs dürfte zu prüfen sein, ob die uneingeschränkte Durchführung auch der beiderseitigen Leinpfade in gerader Linie unter den Brücken, und eine entsprechende Vergrößerung der Lichtweite der letzteren sich nicht empfiehlt. Ein großer, nicht hoch genug einzuschätzender Vorzug der gewählten Linienführung ist, daß der Kanal ohne Scheitelhaltung den Höhenunterschied von 73 m zwischen Elbe und Oder in einer absteigenden Linie in drei großen Gefällstufen überwindet. Er berührt auf dem 185 km langen Wege sechs Städte. Drei weitere, darunter Frankfurt a. O., liegen in geringer Entfernung davon. In zwei weiteren Unterabschnitten wird die Abzweigung aus der aufzustauenden Elbe, und die Linienführung in den drei Haltungen, der Elbe-, Neiße- und Oderhaltung mit der Schachtschleuse bei Buchholz (18 m Gefälle), einem Hebewerk bei Kaltenborn (36 m Gefälle) und der Schachtschleuse bei Finkenheerd (20 m Gefälle) behandelt. Nach Bluno ist ein Stichkanal von 12 km Länge mit einer Schachtschleuse von 15 m Steigung für den späteren Anschluß des von der Handelskammer Görlitz geplanten Kanals vorgesehen. Auch die gewerbereiche Stadt Forst soll durch einen 6 km langen Stichkanal angeschlossen werden. Die Spree wird in Wasserspiegelhöhe gekreuzt. — Der dritte Hauptabschnitt handelt von der Wasserwirtschaft des Kanals. Für die Speisung können die reichlich vorhandenen Grubenwässer in natürlichem Gefälle zugeführt werden. Durch Entnahme von verhältnismäßig geringen Wassermengen aus der Elbe und Neiße, werden einschließlich eines in der Elbe selbst anzulegenden Kraftwerkes, Energiemengen von 112 000 000 Kilowattstunden jährlicher Gesamtleistung gewonnen werden. Auch der Landeskultur werden aus dem Kanalbau erhebliche Vorteile erwachsen, namentlich durch die Aufnahme und unschädliche Abführung eines beträchtlichen Teiles des Spreehochwassers. Die Baukosten werden, anscheinend durchaus zutreffend auf 101 000 000 Mark für den Hauptkanal und auf 4 700 000 bezw. 1 900 000 Mark für die beiden Stichkanäle, unter Zugrundelegung von Friedenspreisen, berechnet. — Der fünfte Abschnitt beleuchtet die hohe Bedeutung des Kanals als Teil des deutschen Gesamtwasserstraßennetzes. In Abschnitt VI wird der zu erwartende Verkehr auf Grund sehr eingehender Untersuchungen und Erhebungen auf 5 150 000 t im Jahre ermittelt und im siebenten Abschnitt die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens nachgewiesen.

Hiernach darf man sich dem im Schlußwort der Denkschrift ausgesprochenen Wunsche uneingeschränkt anschließen, daß dieser Kanal in dem zur Zeit in Bearbeitung befindlichen umfassenden Bericht über den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes eine seiner Bedeutung entsprechende Würdigung findet und als eine der Wasserstraßen anerkannt wird, deren Ausführung zum Wohle unseres deutschen Vaterlandes in erster Linie angestrebt werden muß und wegen der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens auch in besonders schwerer Zeit verwirklicht werden kann.

Allen sonst beteiligten engeren und weiteren Kreisen aber ist die Kenntnisnahme der mit großer Sachkenntnis verfaßten, mit Übersichts-, Lage- und Höhenplänen gut ausgestatteten, bedeutsamen Denkschrift angelegentlichst zu empfehlen. S.

Neue Transportwege für die Kohle.

Von **A. Fr. Risius**-Münster i. W. (Auf Wunsch des Küstenkanal-Vereins veröffentlicht. D. Schriftl.)

Als eine der wichtigsten Aufgaben der deutschen Binnenschiffahrt ist noch auf der Essener Ausstellung für Binnenschiffahrt die Schaffung neuer Verkehrswege für die Kohle, besonders nach den deutschen Nordseehäfen, hingestellt worden. Insbesondere soll der Hansakanal einer der bedeutendsten Transportwege der Kohle werden.

Von verschiedenen Seiten wurde damals darauf hingewiesen, daß die Hoffnung auf eine Ueberproduktion an Kohle grundlos sei und daß es gefährlich ist, die Wirtschaftlichkeit eines neuen Wasserweges mit so erheblichen Verkehrsmengen, wie sie damals angeführt wurden, zu begründen. Die Anhänger des Hansakanals liefen gegen diese Ansicht Sturm und wiesen darauf hin, daß der Kohlenmangel in Deutschland nur eine vorübergehende Erscheinung sei. In spätestens einem halben Jahre würde wieder deutsche Kohle im Ueberfluß vorhanden sein, und die ganze deutsche Wirtschaft werde mit deutscher Kohle versorgt werden können.

Leider ist alles anders gekommen. Wo ist heute deutsche Kohle im Ueberfluß? Im Gegenteil: stärkster Kohlenmangel charakterisiert die deutsche Wirtschaft, dazu kommt starke Einfuhr englischer Kohle, die die dringende Notlage erfordert. Wie sieht das Bild in Wirklichkeit aus?

Der Monat Juni stellte unsere deutsche Kohlenwirtschaft durch die Abtrennung Oberschlesiens vor die schwierigste Aufgabe. Deutschland verlor 77 % der früheren Kohlenförderung von Oberschlesien, das macht, auf die Gesamtförderung Deutschlands im Jahre 1913 berechnet, 19,6 oder rund 20 % Verlust aus. Hinzu kommen die unerhört hohen Feindbundlieferungen. Das bis Ende Juli laufende Programm sah eine monatliche Menge von 1,916 Mill. t vor, darunter, was besonders drückend war, 638 000 t Koks, gegen nur 240 000 t im Vorjahre. Das bedeutet, im einzelnen berechnet, daß an jedem Arbeitstage ein Zug von 50 Eisenbahnwagen mit 10 t Reparationskohle beladen über die Grenze rollen mußte, anstatt nach Bremen oder Hamburg. Die Anforderungen von 1922 überstiegen die Durchschnittsleistungen von 1921 um rund 27 %. Vom Ruhrrevier gingen allein monatlich 900 000 t Koks und Koksfeinkohle ins feindliche Ausland. Errechnet man die monatliche Förderung im Ruhrgebiet auf 2.6 bis 2,8 Mill. t, so nahm die Entente also reichlich ein Drittel der Kokskohlenförderung für sich in Anspruch, während der deutschen Wirtschaft nur ein Zehntel (Braunkohle eingerechnet) oder auf der Steinkohlengrundlage nur ein Sechstel verblieb.

In der Erkenntnis des unvermeidlichen Zusammenbruchs richtete die deutsche Regierung, nach Vorarbeiten des Reichskohlenrats und Reichskohlenverbandes, eine Denkschrift an die Entente, worauf uns eine allerdings recht geringe Entlastung durch Herabsetzung unseres Liefersolls bewilligt wurde. Neben diesem Reparationsgespenst tritt noch ein zweites: der ständige Rückgang der Kohlenförderung Deutschlands, besonders im Ruhrrevier. Die durchschnittliche Tagesförderung vom März dieses Jahres, die im Ruhrrevier ungefähr 320 000 t betrug, nahm erheblich ab, und die Junimenge ist nur noch auf 297 000 t zu schätzen. Auch hierdurch ist der deutschen Kohlenwirtschaft ein schwerer Schlag versetzt. Das Ueberschichtenabkommen darf man doch nur als eine vorläufige Notmaßnahme ansehen.

Wie sieht es nun mit der Verdrängung englischer Kohle aus den Nord- und Ostseehäfen aus? Die Einfuhrstatistik bringt auch hier erschreckendes Material. Trotz der enorm hohen englischen Preise ist man gezwungen, Auslandskohle zu kaufen. Die Eisenbahndirektionsbezirke Hannover, Altona und Oldenburg beziehen fast nur englische Betriebskohle. Die Kohlenausfuhr Großbritanniens nach Deutschland im ersten Halbjahr 1922 betrug nach der englischen Statistik:

	Menge	Werte (in Mill. M.)
Januar	247 313 t	196,01
Februar	359 899 t	317,69
März	467 718 t	568,03
April	256 618 t	325,39
Mai	601 473 t	770,68
Juni	889 644 t	1 173 69
	2 822 655 t	3 351,49

Der Hauptgrund für die steigende Einfuhr englischer und schottischer Kohle ist die Befreiung dieser Anlieferungen von der deutschen Kohlensteuer. Gewiß darf man nun nicht mit gegenwärtigen Verhältnissen operieren, aber die Hoffnung auf baldige Rückkehr einigermaßen normaler Zeiten ist auch unberechtigt. Die englische Kohle, die schon in Friedenszeiten in deutschen Nordseehäfen überwiegend war, wird nicht zu verdrängen sein, zumal sich die Lieferungen Englands an Frankreich nach Wiederherstellung der französischen Kohlengruben erheblich verringert haben. Die englische Kohle wird sich dann auf alle Fälle an der deutschen Küste und in den Nachbargebieten zu behaupten wissen — selbst wenn man in Zeiten wirtschaftlicher Krisis mit Kampfpreisen zu operieren gezwungen ist. Die deutsche Kohle anderseits läßt sich nicht ohne weiteres einen Absatzweg vorschreiben — sie wird weiter den abgabenfreien Rhein, den kürzesten und billigsten Weg benutzen und die Einflußzone der außerdeutschen Häfen Rotterdam, Antwerpen gewinnt für das Ruhrgebiet immer mehr an Ausdehnung. Dagegen haben schon in Friedenszeiten die deutschen Seehäfenausnahmetarife nichts vermocht. Pariser Gas- und Elektrizitätswerke arbeiten heute mit deutscher Kohle, die rheinabwärts gefahren wird; dieselben Fahrzeuge bringen englische Kohlen den Rhein aufwärts, sei es für die süddeutschen Eisenbahnen oder gar für Elektrizitätswerke im Herzen des Ruhrgebiets. Das sind zwar alles anormale Verhältnisse und auch keine Dispositionen, nach denen man einen Kanalplan, der diese Zustände verbessern will, aburteilen kann. Aber wenn man neue Kanäle auf unserer Kohlenwirtschaft, der arg genug zugesetzt wird und die sich im nächsten Jahrzehnt nicht erholen kann, aufbauen will, ist es geboten, auf diesen Fehler mit aller Bestimmtheit hinzuweisen. 9½ Mill. t Kohle veranschlagte man für den Hansakanal. Worauf diese riesenhaften Zahlen basieren, ist nicht erklärlich, brauchte man doch in Friedenszeiten noch nicht einmal 5 Mill. t deutscher Kohle an der Weser und Elbe zusammen, oberschlesische und Saarkohle eingerechnet, gegenüber 5 Mill. t englischer Kohle.

Rechnet man aber den Kohlenverkehr vom Gesamtverkehr, der für den neuen Wasserweg veranschlagt wurde, ab, so fällt die ganze Verkehrsberechnung für den Hansakanal zusammen. Es ist bedenklich, mit solchen Voraussetzungen heute, wo wir mit unserer Finanzlage täglich mehr vom Regen in die Traufe kommen, für einen ungefähr 200 km langen Wasserweg zu werben.

Es ist aber auch aus einem anderen Grunde bedenklich, für einen Kanal zu werben, dessen Wirtschaftlichkeit von hervorragenden Fachleuten bestritten, dessen nationale Bedeutung von seinen Anhängern zweifellos überschätzt wird: Durch das Aufstellen solcher Projekte und die laute Betonung einer angeblichen nationalen Bedeutung reizen wir Belgien und bringen unser Reich in die Gefahr, den halb entschlafenen Rhein—Maaß—Schelde-Kanal doch noch bauen zu müssen, der uns um alle Früchte unserer aufbauenden Kanalpolitik in Nordwestdeutschland bringen kann.

Unter Berücksichtigung der hier angeführten Gesichtspunkte müssen wir heute in Deutschland Verkehrs- und Kanalpolitik treiben. Wir dürfen uns auch nicht durch Pläne beirren lassen, die an sich bestechend sein mögen, die aber für das ganze wirtschaftliche Leben eher zum Verhängnis als zum Segen werden können.

Die Wassereisenbahn.

Von Regierungs- und Baurat Piper, Fürstenwalde.

In meinem Aufsatz „Schiffahrt und Kohlenverbrauch, besonders auf dem Oder—Spree-Kanal" im Heft 2 dieser Zeitschrift vom 15. Januar 1921 hatte ich einen allgemeinen Vergleich gezogen zwischen Schleppbootbetrieb und „Landzug", d. h. dem Schiffszug vom festen Angriffspunkt aus. Insbesondere waren als Nachteile der mechanischen Ufertreidelei erwähnt, daß die Gleisanlagen am Ufer recht teuer sind, namentlich, wenn Abzweigungen von der Wasserstraße, Stichkanäle, Seen oder Umschlags- und Hafenanlagen die Durchführung des regelmäßigen Leinpfades erschweren, ja, daß solche Hindernisse die Gleisanlage unmöglich machen können. Das Schlußergebnis der damaligen Betrachtung war, daß die Baukosten einer vollständigen mechanischen Treidelanlage mit Gleis, Betriebsmaschinen und allem Drum und Dran vorläufig so teuer sein würden, daß die Kohlenersparnis durch die Verzinsung der Anlagekosten aufgezehrt werden würde. —

Die schwierige Wirtschaftslage Deutschlands hat sich seit Anfang 1921 nicht geändert, im Gegenteil, sie ist immer bedrohlicher geworden. Die Notwendigkeit, mit unserm wertvollsten Rohstoff, der Kohle, so haushälterisch wie möglich umzugehen, besteht verstärkt fort. Ferner muß die Binnenschiffahrt nach wie vor darauf bedacht sein, ihre Betriebskosten zu verringern. Die Schleppkosten werden in immer höherem Maße abhängig von den Kohlenpreisen.

In meinem Aufsatz vom 15. Januar 1921 hatte ich angedeutet, daß sich vielleicht mit Hilfe der Koßschen Wassereisenbahn an Stelle der Ufertreidelei das Ziel erreichen lasse, im Schleppbetrieb auf Kanälen das kohlenfressende Schleppboot durch den kohlesparenden Landzug zu ersetzen, ohne daß die großen Nachteile der Ufertreidelei den Nutzen wieder aufheben. Da über die Wassereisenbahn im allgemeinen wenig bekannt sein dürfte, sind wohl einige nähere Angaben am Platze:

Ebenso wie die Kette verfolgt sie den Zweck, die treibende Kraft an einem fest verankerten oder gestützten Zugmittel angreifen zu lassen. Während aber die Kette vom Dampfer auf Trommeln aufgewickelt wird, wodurch großer Kraftverlust entsteht, und während die Kette lose auf der Flußsohle liegt und Versandungen, Verschlammungen und Verlagerungen erleidet, soll das Zugmittel (Schienenbahn) der Wassereisenbahn in fast unveränderlicher Lage etwas über der Flußsohle oder über Wasser festgehalten werden. Das Schiff soll sich durch eigene Kraft mit angepreßten Rollen an der Bahn fortbewegen.

Schon vor Jahrzehnten ist ein amerikanisches Patent für folgenden Gedanken erteilt worden:

Ein Seil wird über Wasser an Stützen befestigt, die dicht am Ufer stehen. Das Schiff besitzt einen Ausleger mit zwei senkrechten gleichgroßen Rollen, die von oben und unten mit ihren Kränzen gleichmäßig gegen das Seil gepreßt werden. Die Rollen werden von einer auf dem Schiff befindlichen Maschine in entgegengesetzte Umdrehung versetzt, so daß sich das Schiff am Seil entlang bewegen muß. Der Hauptmangel dieses Vorschlages liegt darin, daß das Seil nach allen Richtungen nachgibt und das Schiff an ihm bei der Fortbewegung keine sichere Führung hat. Ein altes österreichisches Patent will das Zugorgan ähnlich wie die Fahrdrähte einer Straßenbahn hoch über der Wasserstraße an Querdrähten befestigen und die Triebrollen wagerecht von beiden Seiten gegen das Fahrseil pressen. Der Antrieb der Rollen erfolgt durch die Schiffsmaschine mit konischen Zahnrädern an langen senkrechten Wellen von der Schraubenwelle aus. Das Schiff kann also auch mit gewöhnlicher Schraube fahren, die an- oder abgekuppelt werden kann. Die Anordnung der Fahrdrähte über Wasser erfordert an den Ufern Masten und über dem Wasser zahlreiche Querdrähte von erheblichen Abmessungen. Diese Bauweise scheidet für die Praxis ganz aus. Der Ausdruck „Wassereisenbahn" ist vom Geheimen Baurat Koß in Münster für seinen ersten Vorschlag gewählt worden, bei dem das Schiff an Rollen auf Schienen laufen sollte, die auf dem Grunde der Wasserstraße liegen. Dieser Grundgedanke, der das Wesen der Landeisenbahn auf die Schiffahrt überträgt, wurde allmählich weiterentwickelt und vereinfacht. Vor etwa 10 Jahren war er so weit durchgebildet, daß Herr Koß am Dortmund—Emskanal eine 2 Kilometer lange Versuchsstrecke vorführen konnte.

Der wesentliche Fortschritt dieser Bauart ist darin zu erblicken, daß das Zugmittel aus einer Schiene besteht. Auch ist der Raum über dem Kanal frei. Die Schleppergebnisse an dieser Versuchsstrecke waren recht befriedigend. Es wurde ein Schleppwirkungsgrad von rund 0,70 der aufgewendeten Maschinenkraft erzielt. Das Versuchsschiff war nur 8 Meter lang und hatte eine Maschine von 20 PS. Nähere Angaben finden sich in der Zeitschrift des Architekten-Vereins, Jahrgang 1912, Nr. 6.

Der wundeste Punkt, der die Schiffahrttreibenden gegen diese Betriebsweise einnimmt, ist die Unsichtbarkeit der Schiene sowie der Fahrrollen und Führungsrollen an der Schiene. Neuere Vorschläge suchen diese Mängel z. T. dadurch zu beheben, daß sie den nach unten reichenden Triebswerkteil („Tasche") hochklappbar machen, so daß er schnell über Wasser untersucht werden kann. Die „Tasche" ist aber auch technisch eine der schwächsten Seiten der ganzen Bauart, da sie bei Grundberührungen, die nach Loswerfen der Schiene im Betriebe unvermeidlich sind, sehr leicht betriebsunfähig werden kann. Vom Standpunkt der Schiffahrt aus wird sodann vor allem verlangt, daß die Kanalsohle keinerlei Ankerhindernisse haben darf, wie sie eine im Grunde liegende Schiene bildet. Es besteht ferner zwar die Möglichkeit, die Schiene bei der Fahrt schnell zu verlassen und mit einer vielleicht vorhandenen Schraube weiterzufahren. Aber das Wiederaufnehmen der Schiene unter Wasser ist ein Manöver, bei dem die Fahrt eines Schleppzuges unbedingt stark abgestoppt, wenn nicht ganz unterbrochen werden muß, was bei lebhafterem Verkehr äußerst störend wäre. Herr Koß hat nun für einen Sonderfall (Kanaltunnel) von einer namhaften Maschinenfabrik auch einen Entwurf für seine Schienenbahn über Wasser seitlich neben dem Schiff, ähnlich wie

bei dem genannten amerikanischen Patent, ausarbeiten lassen. Die Schiene sollte hier nicht fest an den Stützen befestigt werden, sondern an diesen mittels Pendel hängen, um der Bahn in der Querrichtung etwas Nachgiebigkeit zu verleihen.

Der Antrieb war elektrisch so gedacht, daß die Stromkabel zugleich an den Schienenstützen befestigt werden sollten.

Bei den Koßschen Vorschlägen waren Sonderfahrzeuge geplant. Bei der Schiene unter Wasser werden sie sogar unvermeidlich sein, da man die nach unten gerichtete aufklappbare Tasche in gewöhnliche Dampfschlepper schwerlich wird einbauen können.

Wenn man den Gedanken der Wassereisenbahn, der unzweifelhaft eine sehr gesunde Grundlage hat, zum Nutzen der Schiffahrt in die Tat umsetzen will, so muß man m. E. einen Weg einschlagen, der auch von den Schifffahrttreibenden ohne zu großes Mißtrauen mitgemacht werden kann. Man darf sie nicht vor etwas gänzlich Neues stellen, bei dem sie plötzlich auf ihre bisherigen Betriebsmittel verzichten müssen. Ich glaube, der sicherste Weg zur Wassereisenbahn führt über die altgewohnten Schlepper. Dazu scheint die Koßsche Schiene über Wasser, fest oder etwas beweglich an Stützen angebracht, das Mittel zu bieten.

Es ist möglich und, wie im folgenden geschildert ist, bereits in kleinen erprobt, gewöhnliche Schraubenschlepper mit einer Vorrichtung zu versehen, die sie ohne wesentliche Änderungen befähigt, abwechselnd nach Belieben an solcher über Wasser liegenden Schiene oder im freien Wasser zu fahren. Da die Schiene sich dicht am Ufer befinden kann, wird der Kanalquerschnitt nicht beengt und die Ankerung nicht behindert. Wo Ladestellen, Kanalabzweigungen, Stichhäfen und dergl. die Durchführung der Schiene verbieten, wird sie unterbrochen und der Schlepper fährt, allerdings langsamer, mit der Schraube weiter, bis er wieder an die neu beginnende Schiene herangehen kann.

Nach meinen Angaben ist 1921 auf Grund der mir bis dahin bekannt gewordenen Untersuchungen und Erfahrungen unter Zustimmung des Herrn Koß, dem Vater der Wassereisenbahn, eine kleine Versuchsanlage am Oder—Spree-Kanal errichtet worden, über die ich in der Zeitschrift „Schiffbau", XXIII. Jahrgang, Nr. 25/26, vom 22/29. März 1922 ausführlich berichtet habe:

Hier sei abgekürzt folgendes erwähnt, wobei leider die wünschenswerten Abbildungen fortbleiben müssen: Als Versuchsschiff wurde ein Benzolkraftboot „Nixe" von 12 Meter Länge, 2,05 Meter Breite mit 16,5 PS-Motor benutzt. Das Boot entwickelte in freier Fahrt folgende mit Dynamometer bemessenen Leistungen:

Anhang	Geschwindigkeit m. Mk.	Trossenzug kg	Nutz-PS	% der Maschinenleistung
1 Prahm (40 t) . .	1,61	170	3,66	22,2
2 Prähme (80 t) .	1,25	200	3,44	20,8
1 Prahm (120 t) und 1 Dampfer längsseits	1,15	200	3,07	18,6

Als Schienenbahn diente eine gewöhnliche senkrecht stehende Feldbahnschiene von 65 mm Höhe, die in Abständen von je 5 m mit Blechkonsolen an hölzernen, 15 bis 20 cm starken Rundpfählen befestigt war. Die Pfähle standen in 2,50 m Entfernung von der Wasserlinie in einer Wassertiefe von rund 1 m. Das Ufer selbst war in der hier üblichen Weise mit Schlackenschotter befestigt. Die Schiene befand sich 0,90 m über Wasser. Der seitliche Ausleger am Schiffe, an dessen Enden das senkrecht stehende Fahrrollenpaar saß, konnte wegen der geringen Breite des Schiffes nur so kurz sein, daß der Abstand zwischen der Bordwand und den Pfählen der Schienenbahn nur 0,40 m betrug.

Die in das Schiff eingebaute Versuchseinrichtung und die Gesamtordnung im Grundriß ist in den Abbildungen dargestellt, die zu dem erwähnten Aufsatz in „Schiffbau" gehören. Der Einbau der Fahrrichtung und der Ausrückkuppelung war ohne Änderung der Schraubenwelle möglich. Auch die Führungsausleger erforderten keine Änderungen am Schiffskörper.

Die Versuche an der Schiene hatten folgendes Ergebnis.

Zugkraft in d. Trosse kg	Geschwindigkeit m. Mk.	Geleistete Nutz-PS	Nutz-PS % der Maschinenleistung	Anhang
320	1,00	4,26	25,8	1 Prahm (120 t) Dampfer längsseits, rückwärts voll Gegendampf
300	1,20	4,80	29,1	Dampfer voll vorwärts Gegendampf

Besondere Beobachtungen bei den Versuchen.

a) Die Schienenbahn.

Die Schienenbahn war wenig sorgfältig hergestellt. Sie hatte an den Stößen zum Teil sehr scharfe Knicke, die sich an den heißen Tagen im Sommer 1921 besonders stark ausprägten. Auf Temperaturausdehnung war keine Rücksicht genommen. Die scharfen Knicke beeinträchtigten jedoch die Sicherheit der Schienenfahrt gar nicht. Selbstverständlich verursachten sie etwas Kraftverlust. Sie waren aber ein Prüfstein für die sichere Wirkung der freien Beweglichkeit der Fahrvorrichtung. Die Schiene lag auch verschieden hoch, was auf die Fahrt keinerlei Einfluß ausübte, ebensowenig wie die senkrechte Durchbiegung der Schiene, die bei ihrer freien Länge von 5 m rund 50 mm betrug. Es mußte darauf geachtet werden, daß das Steuer der „Nixe" gut ausgerichtet in der Schiffsachse lag, weil bei seitlichem Ausschlag des Steuerruders das Schiff in pendelnde Bewegung gegen die Schiene geriet. Den starken wagerechten Querbewegungen hielt die nur mit je einer Schraube an dem Ende befestigte Schiene zwar gut stand, jedoch müssen die Pendelbewegungen nach Möglichkeit des Kraftverlustes wegen vermieden werden. Gegen Anprall von Schiffen erwies sich die Schienenbahn ziemlich widerstandsfähig, obwohl sie nur sehr schwach ausgebildet war. Allerdings hat das 20 cm starke Eis, das sich im Dezember 1921 im Kanal gebildet hatte, einen großen Teil der Pfähle stark angehoben. Dies ist bei der geringen Rammtiefe und dem geringen Pfahldurchmesser erklärlich. Immerhin würde auf diesen Punkt bei praktischer Anwendung besonders geachtet werden müssen.

b) Lage der Schlepptrosse.

Um das Drehmoment zwischen Schiene und Boot, das von der Schlepptrosse ausgeübt wird, möglichst zu verringern, wurde der Angriffspunkt der Schlepptrosse so weit nach der Schiene hin verlegt, daß die Richtung der Schlepptrosse ungefähr durch den Angriffspunkt der Fahrrollen an der Schiene hindurch ging. Wenn diese Maßnahme unterlassen wurde, traten ebenfalls Pendelbewegungen des Schiffes gegen die Schiene ein. Sobald die Schlepptrosse seitlich am Schiff angriff, ging die Fahrt sehr ruhig vor sich. Die Schlepptrosse war 70 m lang. Die Steuerung der Schleppanhänge vollzog sich sicher. Sie ist einfacher als bei der Ufertreidelei, weil die Trosse nicht so schräg zum Ufer liegt. Die beiden Führungen vor und hinter der Antriebsvorrichtung wurden durch die Schräglage der Schlepptrosse nur wenig beansprucht, was an den geringen wagerechten Durchbiegungen der Schiene zu erkennen war.

c) Die Fahrvorrichtung.

Obwohl die Vorrichtungen zum Anlegen des Schiffes an die Schiene mit der Hand bedient werden mußten, vollzog sich das Anlegen nach einiger Übung in nicht mehr als etwa 30 Sekunden. In dieser Zeit fuhr der Schleppanhang mit abnehmender Geschwindigkeit frei weiter, bis die Trosse nach kurzer Schienenfahrt wieder steif wurde. Besonders nachteilig war jetzt, wie überhaupt bei der Anfahrt an der Schiene, daß der Motor des Schiffes eine ziemlich unveränderliche Umdrehungszahl besaß. Bei der verlangsamten Geschwindigkeit des Anhanges dauerte es nämlich stets eine gewisse Zeit, bis die volle Fahrgeschwindigkeit an der Schiene wieder erreicht war. Während dieser Zeit drehten sich die Fahrrollen bei dem vorhandenen Übersetzungsverhältnis von 1 : 2,5 schneller, als der Fortbewegung an der Schiene entsprach, d. h. sie schleiften an der Schiene und erhitzten sich, wenn das richtige Verhältnis zwischen Schiffsgeschwindigkeit und Umdrehungsgeschwindigkeit der Fahrrollen nicht bald erreicht wurde. Ebenso gerieten die Fahrrollen in das Gleiten, wenn der Zugwiderstand so groß wurde, daß die Schienenreibung zu seiner Überwindung nicht genügte, z. B. bei starker Glätte der Schienen. Der Vorgang entspricht naturgemäß dem bei der Eisenbahn. Das Verlassen der Schiene vollzog sich in etwa 20 Sekunden, wobei die Führungsausleger und die Antriebsrollen von Hand von der Schiene abgehoben wurden.

d) Der Raddruck.

Als besonders ungünstig wurde weiterhin erkannt, daß der Raddruck auf die Flächeneinheit der geringen Berührungsfläche zwischen der kleinen Feldbahnschiene und den kleinen Triebrädern zu groß war. Dies ist erklärlich, wenn man bedenkt, daß bei einer Schiene 65 mm Höhe und 25 mm Kopfbreite im gewöhnlichen Feldbahnbetrieb nur ein Raddruck von höchstens 500 kg vorkommt, während er hier bei jeder Triebrolle bis zu 1800 kg betragen hat. Die Berührung zwischen Schiene und Fahrrollen fand nur in kaum 5 mm Breite statt. Eine größere Berührungsbreite war bei der Form der Schiene nicht zu erzielen. Das ist auch der Hauptgrund dafür, daß trotz scharfer Anpressung der Triebrollen an der Schiene keine größere Zugkraft als 320 kg auf die Dauer erzielt werden könnte. Es ist klar, daß eine breitere Schiene und breitere Triebräder, die der Schienenform besser angepaßt sind, eine weit größere Ausnutzung des Raddruckes bewirken werden. Was das Material der Triebrollen anbelangt, so wurden anfangs einfache Gußeisenräder benutzt. Sie waren aber so weich, daß sie dem starken Raddruck bei der Fahrt nicht standhielten. Eines der Räder zersprang. Die neu

eingebauten Tempergußstahlräder ertrugen zwar den Raddruck, zeigten aber doch bald eine geringe Abnutzung, die ohne weiteres durch die geringe Berührungsfläche zwischen Schiene und Rad erklärt wird. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß bei Anwendung einer Zahnstange statt der Reibungsschiene die schwierige Frage des Raddruckes eine einfache Lösung findet, die vielleicht auch den Vorteil einfacheren Betriebes bietet, weil die Klemmvorrichtung fortfallen könnte.

c) Einfluß auf das Ufer und Eiswirkung.

Der geringe Abstand der Schlepper vom Ufer scheint bei einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 6 km in der Stunde unbedenklich zu sein. Versuche haben gezeigt, daß hierbei kein merkbarer Sog am Ufer entsteht, selbst wenn mit der Schraube gefahren wird. Bei der reinen Schienenfahrt muß die Wasserbewegung also noch geringer sein. Die letzten Versuche fanden im November bei etwa 3 cm starker Eisdecke hat, die jedoch durch den Schiffsverkehr in Schollen zerbrochen war. Das Boot „Nixe" fuhr an der Schiene ohne nennenswerte Behinderung durch die Eisschollen, zertrümmerte sie weiter und schob sie beiseite.

Die Mängel der Versuchsanlage.

a) Die gewöhnliche Breitfußschiene ist unzweckmäßig, weil bei jeder Schräglage der Fahrrollen die Berührungsbreite zwischen Rad und Schiene am Fuß zu gering ist. Besser wäre eine Doppelkopfschiene mit kreisförmig abgedrehten Köpfen.

b) Das Versuchsschiff „Nixe" war zu schmal und rank. Es geriet bei der geringsten Lastverschiebung ins Schlingern. Z. B. genügte das Hinübertreten eines Mannes, um die Höhe der beiden Seitenborde zum Wasser merkbar zu verändern. Dies beeinträchtigte die sichere Anfahrt und das Anlegen der Ausleger und Triebrollen an die Schiene. Wegen der geringen Schiffsbreite waren die wagerechten Triebradwellen zu kurz. Sie stellten sich deshalb bei stärkeren Wasserstandsänderungen gegenüber dem mittleren Wasserstande zu schräg ein, wodurch wiederum die Berührungsbreite zwischen Triebrollen und Schiene verringert wurde. Bei einem breiteren Schiff, wie es die gewöhnlichen Schlepper sind, werden die Wellen der Triebräder so lang, daß Schrägstellungen wenig Einfluß haben. Die auf Kanälen mit normalen Wasserstand vorkommenden gewöhnlichen Wasserstandsschwankungen sind dann belanglos.

c) Ein größerer Nachteil bestand ferner darin, daß der Motor nur für eine bestimmte Umdrehungsgeschwindigkeit eingerichtet ist. Zu Beginn der Schienenfahrt ist aber ein langsameres Laufen der Maschine notwendig, damit die Triebrollen nicht gleiten. Das ist z. B. bei Dampfmaschinen ohne weiteres erreichbar.

d) Der Raddruck auf die Flächeneinheit der Schiene war zu groß. Man muß deshalb, wie es bei jeder Eisenbahn geschieht, den Reibungsdruck auf mehrere Räder verteilen. Konstruktionsschwierigkeiten bietet dies wohl nicht.

e) Die Kraftübertragung von der Schraubenwelle aus durch Kettengetriebe hat den Nachteil, daß die Kette sich stark reckt und bei der senkrechten Stellung ausschlägt. Besser ist Riemen- oder Zahnstangenübertragung. Sodann muß eine Vorrichtung (z. B. Losscheibe) vorhanden sein, mit der die Schienenfahrvorrichtung für sich ausgeschaltet werden kann, wenn man mit der Schraube fährt.

f) Der Motor von 16,5 PS, war zu schwach. Denn auf die Fortbewegung des Bootes selbst, welches an der Schiene mit einem Raddruck von rund 3500 kg angepreßt liegt, muß eine unverhältnismäßig große Kraft aufgewendet werden, so daß für die Nutzleistung beim Schleppen verhältnismäßig wenig übrig bleibt. Dieses Verhältnis bessert sich selbstverständlich, sobald man größere Maschinenkraft anwendet. Immerhin ist der Kraftverlust infolge des Raddruckes ein Punkt, der sorgfältiger Prüfung bedarf.

g) Die Schienenbahn war mit 300 m zu kurz. Die Anfahrtstrecke mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit war im Verhältnis zur Bahnlänge zu groß.

Die Fürstenberger Schleppvereinigung, die auf dem Oder-Spree-Kanal schleppt, hat zu der Sache mit folgender Äußerung Stellung genommen, zu deren Bekanntgabe ich von der Direktion der Fürstenberger Schleppvereinigung ermächtigt worden bin.

„Den Aufsatz in Nr. 25/26 der Zeitschrift „Schiffbau" vom 22./29. März d. J. über Schleppversuche mit der Wassereisenbahn haben wir eingehend gelesen und sind dabei zu der Überzeugung gekommen, daß hier ein Problem vorliegt, welches verdient, weiter beachtet und behandelt zu werden.

Die skizzierten Versuche, welchen eine sichtbare, über Wasser befindliche Einrichtung zugrunde gelegt ist, sind aber leider mit solch primitiven Mitteln erfolgt, daß man daraus noch nicht den Schluß der Brauchbarkeit ziehen kann. Jedenfalls erscheint die Anordnung aber viel zweckdienlicher, als die von Herrn Geheimrat Koß angewandte Methode, das Schienengleis auf die Sohle der Wasserstraße zu legen.

Die nach unserer Ansicht wirtschaftlich bedeutende Neuerung müßte in allererster Linie an einer richtig angelegten Versuchsstrecke, mit einem dazu paßrechten Schleppdampfer, praktisch erprobt werden.

Da bietet sich hier in Fürstenberg, zwischen den Schleusenhaltungen, eine günstig gelegene Versuchsstrecke, da dieselbe von Schleppdampfern nicht befahren wird und könnte daher die Probe ganz einwandfrei vor sich gehen.

Die staatliche Verwaltung müßte unseres Erachtens die Versuche unbedingt auf ihre Kosten anstellen, da neben den in die Augen springenden Ersparnissen an Betriebskohle auch noch eine Schonung des Kanalbettes durch die nicht benutzte Schiffsschraube stark in Rechnung zu stellen ist.

Inwieweit sich nun die vorhandenen Betriebsmittel praktisch verwerten lassen, müßte eben ein solcher Versuch zutage fördern und könnte dann erst ein abschließendes Urteil darüber abgegeben werden.

Wir sind gern erbötig, auf Wunsch noch weiter in diese Angelegenheit einzugehen, da uns diese Neuerung, wie schon gesagt, eines ernsten Versuchs würdig erscheint."

Von wasserbautechnischer Seite wäre gegen die Schienenbahn über Wasser nur einzuwenden, daß die Stützen auf gedichteten Kanalstrecken zu Versickerungen führen können und daß die ganze Bahn durch anfahrende Schiffe leicht verletzbar sei. Diese Schwierigkeiten sind nicht unüberwindbar; es hindert z. B. nichts, die Fahrausleger zu verlängern und die Schienen an Blöcken zu befestigen, die nicht durch die Dichtungsschicht reichen und nahe der Wasserlinie liegen. Übrigens scheint sich bei neueren Versuchen gezeigt zu haben, daß sich Undichtigkeiten in künstlich gedichteten Kanalsohlen sehr schnell selbst dichten, wenn mit richtigen Schlemmstoffen nachgeholfen wird. Die Wahl der besten Bauweise ist eine reine Kostenfrage, die nur im Zusammenhang mit der Gesamtwirtschaftlichkeit der Anlage entschieden werden kann. Für Flüsse mit veränderlichen Wasserständen kommt die Wassereisenbahn in der bisher versuchten Form nicht in Betracht; wohl aber auf Kanälen mit nicht zu großen Wasserstandsschwankungen. Z. B. würde die Bergschleppfahrt auf Kanälen mit stärkerer Strömung, wie sie bei der Main-Donau-Verbindung vorkommen wird, wesentlich verbilligt werden können.

Besonders geeignet erscheinen für die Anwendung der Wassereisenbahn mit Schiene am Ufer über Wasser solche Kanäle, bei denen lange Strecken mit gleichmäßigem Profil und wenigen Uferanlagen vorkommen, wo also die Unterbrechungen der Schiene nur selten sind. Am Oder-Spree-Kanal und Hohenzollernkanal und wohl auch streckenweise am Mittellandkanal finden sich solche günstigen Verhältnisse.

Daß der Vorschlag, die bestehenden Schlepper mit der Schienenfahrteinrichtung zu versehen, nicht den Idealzustand darstellt, ist klar. Dieses Verfahren ist m. E. aber das einzige mögliche, um unter den heutigen Verhältnissen die Wassereisenbahn an bestehenden Kanälen einzuführen. Die Anlagekosten würden hierbei am geringsten sein, da nur die Bahn herzustellen und die Vorrichtung in die Schlepper einzubauen wäre. Diese behalten jederzeit die Fähigkeit, als gewöhnliche Schlepper zu fahren, wenn sie auf Wasserstraßen übergehen wollen, die keine Schienenbahn besitzen. Der Idealzustand mit höchstem Wirkungsgrad ließe sich freilich nur dadurch schaffen, daß besondere Schlepper gebaut würden, die man natürlich für die freie Fahrt mit Schraube versehen muß. Da aber die Schienenfahrt das Gewöhnliche, die freie Fahrt die Ausnahme sein soll, müßte sich die Bauart in erster Linie den Bedürfnissen der Schiene anpassen.

Wer sich eingehend mit diesem Schleppverfahren beschäftigt hat, kommt zu der Überzeugung, daß es in seinen Grundzügen gegenüber der Ufertreidelei ganz bedeutende Vorteile aufweist. Selbstverständlich besitzt es auch Mängel. Die Schiene am Ufer ist gewiß etwas hinderlich und der Wechsel des Schleppbetriebes bei Schienenunterbrechungen ist auch kein Vorteil. Aber eine vollkommene Lösung der Aufgabe, die Schleppkraft am festen Angriffspunkt angreifen zu lassen und dabei die großen Mängel der Ufertreidelei und der Kettenschiffahrt zu vermeiden, gibt es nicht. Es muß auch hier, wie meistens im Leben, ein Mittelweg eingeschlagen werden.

Ich glaube, daß die hier geschilderte Betriebsweise der Schiene über Wasser eine Lösung bildet, die weiter untersucht zu werden verdient.

Der Zweck dieser Zeilen ist erreicht, wenn die Wirtschafts- und Schiffahrtskreise, denen an Kohlenersparnis liegt, dadurch zu tatkräftiger Förderung der Sache angeregt werden.

Soviel mir bekannt ist, besitzen die Siemens-Schuckert-Werke, mit denen der Vater der Wassereisenbahn, Herr Geheimer Baurat Koß, zusammengearbeitet hat, einige Patente für die Wassereisenbahn mit Schiene über Wasser. Mein Gedanke der Verbindung zwischen gewöhnlichem Schlepper und seitlicher Schiene ist in der von mir praktisch erprobten Form zwar nicht patentfähig, da er bereits bekannte Einzelheiten anwendet. Immerhin dürfte er, wenn er sich bei größeren Versuchen für die Praxis bewährt, der bisher noch mit starkem Zweifel betrachteten Wassereisenbahn leichter zur wirklichen Anwendung verhelfen können.

In einem weiteren Aufsatze beabsichtige ich, auf die Einwände, die von technischer Seite gegen die Wassereisenbahn in der beschriebenen Ausführung geltend gemacht werden, näher einzugehen und dabei auch die Kostenfrage zu erörtern.

Ein Verfahren zur Bestimmung der Gefälle an einem zu entwerfenden Flußkraftwerk.

(Fortsetzung des Aufsatzes in Heft 11.)

Von Regierungs- und Baurat Post in Hoya (Weser).

Den Abbildungen 2 und 3 auf Seite 175 dieser Zeitschrift (Heft 11) ist die Annahme zugrunde gelegt, daß das Unterwasser des Kraftwerks K unbeeinflußt durch das Oberwasser eines unterhalb gelegenen Kraftwerks L ist. Bei Flußkanalisierungen — besonders im Unterlauf eines Stromes — wird aber oft der Fall eintreten, daß der Rückstau des unterhalb K gelegenen Kraftwerks L bis über das Unterwasser des Kraftwerks K hinausreicht und mithin die Unterwasserstände bei K nicht mehr den natürlichen Flußwasserständen entsprechen. Ist dies der Fall, so ändert sich die Beziehungslinie für das Unterwasser gegenüber der auf Seite 175 dargestellten Linie H I K. Es liege zum Beispiel beim Kraftwerk L der Stauwasserstand auf Ordinate N. N. + 22,0 m (siehe Abbildung 2 auf Seite 175. Der Kostenersparnis halber ist eine neue Abbildung vermieden). Offensichtlich hat die Beziehungslinie zwischen P und M links der Senkrechten durch Punkt 22 keine Gültigkeit. Für die Gestalt der neuen Beziehungslinie rechts dieser Senkrechten sind folgende Gesichtspunkte maßgebend: Vom Kraftwerk L bis zum Unterwasser des Kraftwerks K hat der Stauwasserspiegel ein der jeweiligen Wasserführung entsprechendes, also demgemäß stets wechselndes Gefälle. Bei geringer Wasserführung, also niedrigen Flußwasserständen, wird das Spiegelgefälle klein, bei größerer Wasserführung, d. h. bei höheren Wasserständen dagegen größer sein. Es wird der Wasserführung entsprechend wachsen und sich allmählich dem natürlichen Flußgefälle nähern. Letzterer Zeitpunkt ist erreicht, wenn der Stau am Wehr des Kraftwerks L beseitigt, dieses Wehr also gelegt ist. Ist dieser Wasserstand erreicht, gelten die früheren Ausführungen auf Seite 174/176 wieder.

Die jeweilige Staukurve des Kraftwerks L läßt sich nach den bekannten Formeln für verschiedene Wasserstände des Flusses berechnen, sofern nicht bei einem bereits bestehenden Kraftwerk L örtliche Aufnahmen vorliegen. Aus dieser Berechnung oder Beobachtung ergibt sich das Maß, um welches bei einer bestimmten Wasserführung, also einem bestimmten Pegelstande P, der Wasserstand im Unterwasser bei K über dem Stauziel bei L (z. B. N. N. + 22,0 m) liegt. Dieser Wert ist in Abbildung 2 dem Stauwasserstand (N. N. + 22,0 m) in Höhe des Pegelstandes, welcher der betreffenden Wasserführung entspricht, hinzuzählen. Auf diese Art und Weise ergibt sich die Beziehungslinie zwischen dem Unterwasser des Kraftwerks K und dem Pegelstande P. In der Abbildung 2 auf Seite 175 würde die Linie I K oberhalb der Horizontalen E E' bestehen bleiben, am Schnittpunkt der Linien I K und E E' würde die neue Beziehungslinie abzweigen und sich allmählig in einer Kurve der Senkrechten in Punkt 22 nähern. Zeichnet man sich in Abbildung 2 (Seite 175) diese neue Beziehungslinie ein, so ersieht man, wie der Einfluß des Rückstaus vom Kraftwerk L bei fallenden Wasserständen ständig zunimmt, wie also das Gefälle am Kraftwerk K gegenüber dem Zustand ohne Rückstau mehr und mehr abnimmt.

Das Sammelwerk „Die Spedition".

Vorträge, gehalten im Sonderlehrgang für Spedition des Instituts für Verkehrswissenschaft, Köln.

— Wie wir erfahren, ist das Sammelwerk des Instituts für Verkehrswissenschaft, Köln, „Die Spedition", enthaltend die im Sonderlehrgang für Spedition gehaltenen Vorträge, soeben als zweites Buch der „Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft" erschienen. Die Fertigstellung des Werks hat sich durch den nicht vorhergesehenen großen Umfang (350 Seiten) etwas verzögert, da sich gegenüber dem ursprünglichen Plan einige Änderungen ergeben haben, geben wir im folgenden die endgültige Inhaltsübersicht:

I. Volkswirtschaftliche Grundlagen.

Verkehr und Weltwirtschaft
von Geh. Regierungsrat Professor Dr. Thieß, Köln;
Mitteleuropäische Großverkehrswege
von Dr. Napp-Zinn, Köln.

II. Die Spedition und verwandte Betriebszweige.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Speditionsgewerbes
von Syndikus Dr. Heider, Köln;
Die Betriebsorganisation eines Speditionsunternehmens
von Direktor Dr. Esch, Köln;
Die internationale Spedition
von Otto Metzger, i. Fa. Danzas & Cie., G. m. b. H., Köln;
Die Organisation eines Möbeltransportgeschäfts
von Hugo Rosenberger, i. Fa. A. Schäfer, Berlin;
Die Bahnspedition
von Syndikus Dr. Heider, Köln;
Das Lagergeschäft
von Direktor Dr. Esch, Köln;
Grundzüge der Güterbeförderung durch die Eisenbahn
von Oberregierungsrat Löhr, Eisenbahndirektion Köln;
Die Verkehrssteuern und der Spediteur
von Syndikus Obersteuerinspektor a. D. H. H. Breuer, Köln.

III. Die Organisationen des Transportgewerbes.

Die Entwicklung der Organisationen des Speditionsgewerbes
von E. F. C. Soest, i. Fa. A. Kinkel, G. m. b. H., Hagen i. W.;
Die Entwicklung und Bedeutung der Organisationen des Möbeltransportgewerbes
von W. Licht, i. Fa. W. Licht, Köln.

IV. Verkehrsrecht.

Die rechtliche Stellung des Bahnspediteurs
von Amtsgerichtsrat Dr. Senckpiehl, Werder a. d. H.;
Die Haftung für Kostbarkeiten
von Amtsgerichtsrat Dr. Senckpiehl, Werder a. d. H.;
Schluß: Vorschläge zur Ausbildung des künftigen Spediteurs, Möbeltransporteurs und Lagerhalters

In seinem umfassenden Aufbau und durch die Mitarbeit der berufensten Kräfte ist das Buch das erste seiner Art. Es wird daher die Aufmerksamkeit nicht nur des Spediteurs, sondern eines jeden Verkehrsfachmanns, gleich ob in leitender Stellung oder erst in der Ausbildung, finden.

Das Werk, dessen eingehendere Besprechung wir uns vorbehalten, erscheint als das zweite in der Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft. Das Institut, eingedenk seiner gemeinnützigen Aufgabe, kommt den Interessenten durch niedrige Preisbemessung weit entgegen, indem dieser für bis zum 5. Dez. beim Institut direkt eingehende Bestellungen auf 550.— M. zuzüglich 50.— M. Versendungsspesen pro Exemplar festgesetzt ist. Für die Mitglieder der Gesellschaft zur Förderung des Instituts ist der Preis um 50.— M. ermäßigt, so daß diesen eine neue direkte Gegenleistung gewährt wird. Die Zustellung des Buches erfolgt grundsätzlich nur gegen Voreinsendung des Betrags (Postscheckkonto Köln 65 282) oder unter Nachnahme.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Sympher-Denkmal.

Wie uns mitgeteilt wird, hatte die Sammlung von Beiträgen für den in Minden an der Kreuzung des Mittellandkanals mit der Weser zu errichtenden Sympher-Gedenksteines auf Grund des auch in dieser Zeitschrift, Heft 12 des diesjährigen Jahrgangs, veröffentlichten Aufrufs guten Erfolg, jedoch reichen die bisher gespendeten Summen angesichts der Markentwertung bei weitem nicht aus, um auch nur ein bescheidenes Denkmal ausführen zu können. Der inzwischen unter den Mitgliedern des Architekten-Vereins ausgeschriebene Wettbewerb hat 23 Vorschläge für den Gedenkstein ergeben, von denen drei preisgekrönt und ein vierter angekauft wurde. Eine Entscheidung über die Ausführung kann vor Abschluß der Sammlungen nicht erfolgen. Wir richten daher an alle Kreise und Personen, welche Dr. Sympher als den größten Förderer der deutschen Binnenschiffahrt verehren, auch unsererseits die Aufforderung, ihren Beitrag zur Ehrung des Meisters baldmöglichst zu leisten, soweit sie es nicht bereits getan haben. (Einzahlungen unter der Bezeichnung „Sympher-Gedenkstein" auf Postscheckkonto Berlin Nr. 45 544.)

Nutzungsentschädigung für beschlagnahmte Schiffe.

Der Binnenschiffahrt-Treuhand-Gesellschaft m. b. H. in Duisburg (Börsenhaus) ist von der Regierung als Ergebnis ihrer Verhandlung vom 23. Oktober ein Schreiben folgenden Inhalts zugegangen:

„Nutzungsentschädigung für beschlagnahmte Schiffe:

Für Schiffe, welche der Reichsausschuß für Schiffsbau und Schiffsablieferung beschlagnahmt hat oder noch beschlagnahmt, soll der Eigentümer, gleichviel ob die Beschlagnahme zu einer Enteignung geführt hat oder nicht, erhalten:

a) eine Entschädigung von 5 v. H. von 3000 M. je Tonne des entzogenen Schiffsraumes für die Zeit der Beschlagnahme, während derer ihm die Nutzung entzogen war;

b) die Erstattung der nachgewiesenen Auslagen für die pflegliche Behandlung des Schiffes; als solche werden die Mannschaftslöhne, Versicherungskosten, auch Betriebskosten (z. B. für Beleuchtung, Befeuerung) und kleinere notwendige Ausbesserungen anzusehen sein;
c) die Erstattung der Vorführungskosten.

Die Posten zu b) und c) werden dem Eigentümer entsprechend dem bisher üblichen Verfahren mit 4 v. H. verzinst; für verauslagte Guldenbeträge ist der Kurs am Tage der Verauslagung maßgebend."

Entsprechende Anträge sind nicht an die Binnenschiffahrt-Treuhand-Gesellschaft, sondern an den Reichsausschuß für Schiffsbau und Schiffsablieferung, Berlin SW 68, Verlängerte Hedemannstraße 3—4, zu machen.

Richtlinien für die Einfuhr deutscher Schiffe.

Es ist beabsichtigt, die zurzeit gültigen Richtlinien für die Einfuhr der ehemals deutschen von der belgischen Regierung freigegebenen Schleppdampfer dahin abzuändern, daß der darin vorgesehene Schutz der früheren deutschen Eigentümer vom 1. Dezember 1922 ab entfällt. Diese Abänderung soll jedoch keine Anwendung auf Einfuhranträge finden, die bei der Außenhandelsstelle für Schiffe bereits anhängig sind und zu denen der frühere Eigentümer mitgeteilt hat, daß er auf den Rückerwerb nicht verzichtet. Zwecks Wahrung ihrer Interessen im Hinblick auf die geltenden Einfuhrbestimmungen werden die früheren Eigentümer ersucht, der Außenhandelsstelle für Schiffe, Berlin NW 40, Kronprinzenufer 19, bis spätestens zum 24. November 1922 Kenntnis zu geben, ob und welche ihrer früheren Schiffe sie anzukaufen und wieder einzuführen beabsichtigen. Für die bis zum genannten Termin angemeldeten Schiffe soll der Schutz des Vorbesitzers nach Maßgabe der zurzeit gültigen Richtlinien auch nach dem 1. Dezember bestehen bleiben. Später eingehende Anträge können keine Berücksichtigung finden. Eine Anmeldung kommt auch dann in Frage, wenn ein früherer Eigentümer an Stelle seines abgegebenen Fahrzeuges ein anderes anzukaufen und einzuführen beabsichtigt.

b) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Neues Publikationsorgan der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Wir hatten in Heft 21 der Zeitschrift die Meldung gebracht, daß in Straßburg unter dem Titel „La Navigation du Rhin" ein neues Rheinschiffahrtsorgan und Rheinschiffahrtsfachblatt ins Leben gerufen worden sei, das von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zur Unterbringung ihrer Bekanntmachungen bestimmt ist. Wie wir dazu erfahren, hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in dem Wunsche, für die Zukunft die Ergebnisse ihrer Tätigkeit und ihre Bekanntmachungen soweit wie möglich zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, mit einer Anzahl von schon bestehenden Fachzeitschriften Abmachungen getroffen, die diese Zeitschriften zum Publikationsorgan der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt stempeln. Für die deutschen Staaten ist die vom Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen in Duisburg herausgegebene Zeitschrift für die westdeutschen Wasserstraßen „Der Rhein" zum Publikationsorgan der Zentralkommission bestimmt worden.

Die neue französische Fachzeitschrift für die Rheinschiffahrt.

Am 10. November ist die erste Nummer der neuen Rheinzeitschrift „La Navigation du Rhin" mit dem Untertitel „Organe agrée par la Commission Centrale pour la navigation du Rhin et publié le concours de l'Office national de la navigation" in Straßburg erschienen. Die Zeitschrift wird eröffnet mit einem Vorwort der Redaktionskommission, in welchem gesagt wird, daß sich bisher von allen französischen Landen einzig das Elsaß der Rheinschiffahrt bedient habe, trotzdem die überseeischen Güter für den Transport via Rhein bis Straßburg ungefähr die gleichen Transportkosten zahlten, wie wenn sie in französischen Seehäfen umgeschlagen worden wären. Es sei nun Aufgabe der neuen Zeitschrift, den Franzosen die Augen zu öffnen über die Bedeutung des Rheins als Verkehrsweg und dies um so mehr, als Frankreich auf Grund des Friedensvertrags in den Besitz von rund 350 000 Tonnen Kahnraum und von 40 000 Pferdekräften Schleppkraft gekommen sei, sowie in den Besitz von Lösch- und Lagereinrichtungen in Rotterdam, Duisburg, Köln, Mannheim und Ludwigshafen. An erster Stelle enthält sodann die Zeitschrift die offiziellen Kundgebungen der Internationalen Rheinkommission, verschiedene amtliche Bekanntmachungen der elsässisch-lothringischen Bahnen, einen Artikel über die Beziehungen zwischen Straßburg und Bordeaux im gebrochenen Verkehr, einen weiteren über die Beziehungen zwischen Antwerpen und Straßburg und die französische „surtaxe d'entrepot". Selbstverständlich fehlen auch die kleinen Mitteilungen und Tabellen über die Verkehrsbewegungen in den rheinischen Häfen, die Frachten usw. nicht. V. K.

Bericht der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort über die Lage der Rheinschiffahrt im Monat November 1922.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt war im Monat November im allgemeinen gut.

Der Wasserstand des Rheins war unter Berücksichtigung der späten Jahreszeit noch sehr günstig. Der Cauber Pegel, der am Ende Oktober durchschnittlich 2,70 m anzeigte, fiel in den ersten Novembertagen etwas, ging dann stetig in die Höhe und konnte am 10. November seinen Höchststand von 4,09 m erreichen. Dann setzte allerdings wieder ein langsames Fallen des Wassers ein, das bis zum Schluß des Monats November anhielt. Immerhin behauptete sich der Pegel auf einer durchschnittlichen Höhe von 3,16 m. Wenn auch bei dem größeren Kahnraum die Ladungsfähigkeit nicht mehr voll ausgenutzt werden konnte, so war doch die vollästige Abladung der mittleren Kähne nicht behindert.

Da umfangreiche Verladungen nach den Oberrheinstationen vorlagen und die Frachten und Schlepplöhne hierfür stark steigende Tendenz zeigten, war die Beschäftigung für die Bergfahrt gut, im Gegensatz zum Talverkehr nach den holländischen und belgischen Häfen, für den die Nachfrage gering und die Frachten gedrückt waren.

Der Kohlenversand zu den hiesigen Häfen war auch in diesem Monat wieder gut, so daß sich die Fertigstellung der an den Kippern in Ladung liegenden Fahrzeuge reibungslos vollziehen konnte.

Der Leerraum an Kähnen war andauernd knapp.

Frachtsätze wurden auch in diesem Monat nicht notiert.

Die Tagesmiete, die am 2. November 17.— M. je Tag und Tonne Tragfähigkeit, Basis Rhein-Ruhrhäfen—Mannheim bei 25 Tagen Garantie nach 14 Tagen evtl. erhöhte Miete, betrug, stieg bis zum Monatsende auf 30.— M., also um fast 100 %.

Die Nachfrage nach Schleppkraft zum Oberrhein war sehr lebhaft. Der Kahnumlauf wurde durch den in letzter Zeit häufiger auftretenden Nebel etwas beeinträchtigt, was eine noch stärker werdende Knappheit an Kahnraum zur Folge hatte.

Die große Nachfrage nach Schleppkraft und die außerordentliche Steigerung der Bootekohlenpreise steigerten die Schlepplöhne bedeutend. Sie stellten sich von den Rhein-Ruhrhäfen nach Mannheim zu Anfang des Monats auf 900.— M., am 15. auf 1050/1200 M. und dann weiter steigend am Ende der Berichtszeit auf 1650/1750 M. Diese Steigerung der Schlepplöhne ist wohl in der Hauptsache auf die am 16. d. M. eingetretene Kohlenpreiserhöhung zurückzuführen.

Die Kipperleistungen betrugen in den hiesigen Häfen im ersten Drittel des Monats durchschnittlich 24 000 t arbeitstäglich, im zweiten Drittel durchschnittlich 23 500 t und im letzten Drittel durchschnittlich 27 000 t arbeitstäglich, wiesen also, abgesehen von einer leichten Schwächung Mitte des Monats, eine steigende Tendenz auf.

Die Zahl der nach dem Oberrhein abgeschleppten Kähne betrug in der Zeit vom 1. bis 25. November 514 Kähne mit 609 718 t (gegenüber 609 Kähnen mit 610 902 t im Vormonat in der Zeit vom 1. bis 26. Oktober).

Nach dem Main wurden in den gleichen Zeiträumen 16 Kähne mit 11 225 t abgeschleppt (gegenüber 14 Kähnen mit 12 940 t).

In der Spedition war die Beschäftigung an den Ladestellen im allgemeinen ausreichend, so daß das beschäftigte Personal durchweg voll in Anspruch genommen war.

Die Verkehrslage auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser im Monat November.

Nach der Einführung des Überschichtenabkommens konnten die Zechen im Ruhrkohlenbezirk die Kohlenförderung nach und nach erhöhen. Diese Mehrförderung an Kohlen kam zu einem Teil auch dem Kohlentransport auf den westdeutschen Kanälen in östlicher Richtung am Rhein—Herne-Kanal zugute. Im Monat November zeigte sich, nachdem in der ersten Woche infolge des Gedingewechsels im Bergbau gegenüber den Oktoberwochen ein vorübergehender Rückgang sich einstellte, eine steigende Zunahme in der Kohlenverfrachtung zum Osten über die westdeutschen Kanäle, den Dortmund—Ems-Kanal und über den Weser-Kanal bzw. über die Weser. Die Zuteilung des Rhein.-Westf. Kohlensyndikats an Verladehäfen war in der letzten Zeit so prompt, daß die Schiffahrttreibenden infolge der eingetretenen Abwanderung mancher Kanalschiffe zum Rheingebiet nicht immer in der Lage waren, die gewünschte Anzahl leerer Kähne rechtzeitig zu stellen. Es stellte sich vorübergehend ein Kahnraummangel ein, der auch bis Anfang Dezember noch nicht gehoben ist. Die Abwanderung mancher Kanalschiffe erfolgt meist aus Furcht vor dem Einfrieren im Kanalgebiete und dem Brachliegen der Schiffe während der Frostperiode, die im Rheingebiet weniger in Erscheinung tritt. Da das Überschichtenabkommen im Bergbau vom 18. Dezember bis Mitte Januar 1923 ruht, wird in der nächsten Zeit die Kohlenförderung und damit der Kohlenversand zum Osten über die Kanäle zurückgehen, so daß der Monat Dezember mit den drei Weihnachtsfeiertagen voraussichtlich eine geringere Kohlenausfuhr zum Osten auf-

zuweisen hat als die beiden Vormonate Oktober und November. Im Interesse unseres gesamten Wirtschaftslebens und der deutschen Binnenschiffahrt des Westens wäre es zu wünschen, wenn Mitte Januar das Überschichtenverfahren in der bisherigen Weise wieder aufgenommen würde. Trotz der starken Kohlentransporte zum Osten konnte das Schleppmonopol den Ansprüchen gerecht werden, so daß besondere Klagen über Schlepp- und Schleusenbetrieb nicht laut geworden sind. Der Wasserversand an Produkten der Hüttenwerke nach deutschen Nordseehäfen war vereinzelt stärker, doch bewegte er sich meist in bescheidenen Grenzen. — Die Güterzufuhr von den Nordseehäfen in den rheinisch-westfälischen Industriebezirk war durchweg befriedigend. Es wurden schwedisches Eisenerz, englische Kohlen, Grubenholz und Getreide in geringem Maße eingebracht. Die Güter wurden in Emden und Bremen (Nordenham) wasserseitig übernommen über die Kanäle bzw. Weser weiter verfrachtet. Den Schiffahrttreibenden war es möglich, für die meisten Güter den notwendigen Leerraum zur Verfügung zu stellen, so daß nur ein geringer Teil der seewärts eingegangenen Güter mit der Eisenbahn den Verbrauchsstätten zugeführt wurde. In den beiden letzten Wochen war die Seezufuhr an englischen Kohlen und an Grubenholz sowie Getreide gering. Die Umschlagsbetriebe fanden sowohl in den Seeumschlags- als auch in den Kanalhäfen volle Beschäftigung. Der Güterverkehr auf den Hafen- und Kleinbahnen war dem Wasserumschlag entsprechend befriedigend.

Die November-Lohnfrage ist im Kanal-, Rhein- und Wesergebiet durch Schiedsspruch, der eine entsprechende Erhöhung der Oktoberlöhne brachte, geregelt worden. Mitte November traten die Arbeitnehmerverbände mit einer neuen außerordentlichen Forderung von wöchentlich 3000 M. für November an die Schiffahrttreibenden heran, die aber abgelehnt wurde.

Gegenwärtig wird über die neue Dezemberforderung, die sich auf 125 % auf die Löhne in der zweiten Novemberhälfte erstreckt, verhandelt. Da die Verhandlungen im Rhein- und Kanalgebiete ergebnislos verlaufen sind, so wird in der zweiten Dezemberwoche unter dem Vorsitz eines Vertreters aus dem Reichsministerium ein Schiedsspruch die Löhne regeln. Das Bestreben der Arbeitnehmerverbände geht dahin, die zwischen dem Rhein- und Kanalgebiet bestehende Spanne von 300 M. pro Woche und zwischen Kanal- und Wesergebiet von 200 M. wöchentlich zu beseitigen und möglichst die drei Strombezirke als ein einheitliches Gebiet anzusehen; auch erklären sie sich gegen eine soziale Entlohnung wie im Bergbau- und Fabrikbetrieb.

Entsprechend den im November eingetretenen Lohnerhöhungen, Kanalabgaben, Schlepplöhnen und Hafenabgaben sind die Erz- und Kohlenfrachten, die grundlegend auch für die übrigen Güter sind, erhöht worden. Für den Monat Dezember dürften auf Grund der weiteren Lohnsteigerungen usw. auch die Schiffsfrachten eine Steigerung erfahren.

In den Dortmunder Häfen war der Verkehr im November ziemlich lebhaft. Es wurden vornehmlich Erz, Kohlen und Holz ein- und Eisen ausgeführt. Der Gesamtgüterumschlag hat bis jetzt fast 900 000 t erreicht, so daß voraussichtlich in diesem Jahre der Umschlag von 1 000 000 t nicht allzu weit entfernt sein wird. Der Hafen Hamm i. W. hatte die übliche Gütereinfuhr an Kohlen, Halbfabrikaten, Getreide usw., die Ausfuhr bestand in Zement und Kohlen usw. Im Hafen Wanne bewegte sich der Kohlenumschlag zwischen 30 000 und 40 000 t pro Woche. Die Gütereinfuhr an Kohlen und Getreide war im Hafen Münster i. W. ziemlich lebhaft, die Ausfuhr vom Hafen war gering. Die Güterverfrachtung aus dem östlichen Kanalgebiet war mäßig. Von Bremen wurden Eisenerz und Getreide zum Westen gebracht.

c) Süddeutsche Wasserstraßen.

Ausbau der Großschiffahrtsstraße. Der Minister des Innern und der Finanzminister unterbreiten dem Landtag den Entwurf einer Verordnung über die Aufhebung des Kanalbauamtes München und die Umwandlung der Kanalbauinspektionen Aschaffenburg, Würzburg, Bamberg, Nürnberg und Regensburg in Neubauämter für den Ausbau der Großschiffahrtsstraße.

Der Entwurf setzt sich aus drei Paragraphen zusammen, deren wichtigster der § 2 ist, in welchem es heißt: Den Neubauämtern werden von der Rhein-Main-Donau-A.-G. die Entwurfsausarbeitung und die Bauleitung für die Wasserbauten zur Herstellung der Großschiffahrtsstraße und der wasserbauliche Teil der Kraftwerke mit Ausnahme der Niederwasserregelung der Donau unterhalb Regensburg übertragen. Die Neubauämter bleiben Staatsbehörden und werden, solange sie mit der Ausarbeitung der Entwürfe und der Bauleitung beschäftigt sind, ausschließlich der Gesellschaft zur Verfügung gestellt, und erhalten ihre Weisungen nur vom Vorstand der Gesellschaft. Die Neubauämter sind den übrigen Bauämtern der Staatsbauverwaltung gleichgeordnet. Die Beamten bleiben Staatsbeamte, die notwendigen Vertragsangestellten werden durch die Rhein-Main-Donau-A.-G. zugeteilt.

München-Augsburger Abendzeitung vom 25. Oktober 22.

d) Mittellandkanal, Ems und Weser.

Der Ausbau des Hunte-Ems-Kanals (1. Teilstück des Küstenkanals) schreitet gut vorwärts. Auf der insgesamt 28 km langen Baustrecke Oldenburg—Kampe wird an drei Stellen gearbeitet. Bei Oldenburg hat die Firma Julius Berger A. G. große Trockenbagger angesetzt, mit denen die Schleusenbaugrube für die 1000 t-Schleuse Oldenburg und der Schleusenvorhafen ausgebaggert wird. Bei Km. 3 werden die Straßenrampen (etwa 10 m hoch) für die eiserne Straßenbrücke angeschüttet; von Km. 4 an arbeiten Saug- und Greifbagger an der Verbreiterung und Vertiefung des Hunte-Ems-Kanals zum Großschiffahrtsweg. Auf der Strecke im Hochmoor sind die diesjährigen Arbeiten ziemlich beendet. Kolonisten haben das Kanalbauwerk unterstützt und den Torf bis zum Sand nahezu auf der ganzen Strecke weggenommen. Für die Greifbagger ist damit freie Bahn geschaffen. Sie sollen im nächsten Frühjahr auf der ganzen Kanalstrecke angesetzt werden. Über die Weiterführung des Kanals, der bis nahezu zur oldenburgischen Landesgrenze im Jahre 1925 fertiggestellt sein wird, ist eine Entscheidung noch nicht getroffen. Über die günstigste Linienführung und den Einfluß des Kanals auf die Entwässerung der Moore finden im preußischen Gebiet Untersuchungen statt.

e) Elbe und Saale.

Monatsbericht für November 1922 über die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe

Während des ganzen Monats November waren am Magdeburger Pegel Wasserstände zwischen + 128 und 198 zu verzeichnen, so daß dauernd vollschiffige Beladung der Fahrzeuge und im allgemeinen eine glatte Abwickelung des Verkehrs möglich war; letztere wurde allerdings, besonders an der Unterelbe, wiederholt durch starken Nebel nicht unwesentlich erschwert.

Im Hamburger Bergverkehr ist gegenüber dem Vormonat eine Besserung leider noch nicht zu verzeichnen. Die zur Verladung kommenden Mengen, besonders Getreide und Kohlen, reichten nicht aus, um der leerwerdenden Talschiffahrt Rückladung zu verschaffen. Die schon seit Monaten andauernde Häufung von Leerraum hat also weiter zugenommen, zumal bei der gegenwärtigen Höhe der Talfrachten für Massengüter ein Leerschleppen nach mittel- oder oberelbischen Plätzen für den einzelnen Schiffer keinen ausreichenden Anreiz bietet.

Auch an der Mittelelbe war das Geschäft weiter sehr ruhig; lediglich die Salzverladungen nach Böhmen hatten zeitweise eine Steigerung aufzuweisen; dagegen waren die Verschiffungen von Kali- und Steinsalzen nach Hamburg, Lübeck und Stettin von mäßigem Umfang.

An den sächsischen Umschlagshäfen, besonders Riesa und Dresden, hat der Verkehr talwärts gegenüber dem Oktober zugenommen. Es kamen in erster Linie Rohkohlen und Briketts, daneben Pappen, Papier, Quarzsteine, Malz, Schnittholz und Stückgut zur Verladung. Der leerwerdende Raum fand im allgemeinen glatte Verwendung.

An den böhmischen Plätzen war der Importverkehr verhältnismäßig gering und bestand in der Hauptsache aus Steinsalz, Schwefelkies und Weizen. Der Export dagegen ist durch die Verladungen von Gerste und Zucker recht lebhaft geworden, besonders in Melnik war ein starker Güterandrang zu verzeichnen.

Die ungefähr alle 14 Tage eintretenden Lohnerhöhungen der Schiffsbesatzungen, ferner die noch öfter steigenden Preise für Kohlen und sonstige Betriebsmittel nötigten die Schiffahrtsgesellschaften, am Anfang und Mitte des Monats ihre Frachten und Nebengebühren den ständig steigenden Selbstkosten anzupassen.

Bericht der Firma „Spediteur-Verein Herrmann & Theilnehmer, Hamburg" über den gegenwärtigen Stand der Hamburger Verkehrsverhältnisse und Flußfrachten.

Während im vorigen Jahr die Elbeschiffahrt nach fast dreimonatlicher Behinderung infolge Kleinwassers erst gegen den 9. November wieder eröffnet wurde, um aber dann im letzten Drittel November wegen völliger Vereisung wieder geschlossen zu werden, haben wir im November dieses Jahres bis auf einige Tage vor Ende des Monats ganz mildes Wetter gehabt und gehen auch in den Monat Dezember mit den günstigsten Wasserstandsverhältnissen, welche eine restlose Ausnutzung des reichlich vorhandenen Kahnraums und eine höchst erwünschte Entlastung der Schienenstraßen ermöglichen, obwohl die Reichseisenbahnverwaltung den hier in Hamburg an sie gestellten Anforderungen im großen ganzen genügt hat. Es ist allerdings nicht zu leugnen, daß die Benutzung der Wasserstraßen im Monat Dezember mit der Einwinterungsgefahr verknüpft ist, jedoch hat die Erfahrung gelehrt, daß die Flußschiffahrt im Durchschnitt auch noch den Dezember hindurch keinen ernsten Störungen ausgesetzt ist, obwohl mit einer längeren Abfertigungs- und Transportdauer zu rechnen ist, je kürzer die Tage werden, und je häufiger Nebel und andere ungünstige Witterungsverhältnisse den achtstündigen Arbeitstag noch mehr verkürzen. Es wäre um so mehr zu

wünschen, daß die der Flußschiffahrt günstige Witterung, welche allerdings unberechenbar ist — die Beantwortung der so häufigen Frage, wie lange Wasserverladung jetzt noch möglich ist, kann daher nur mit allem Vorbehalt erfolgen — noch recht lange anhält, damit die Verlader sich, soweit angängig, der mit dem heutigen Tage in Kraft getretenen gewaltigen Frachterhöhung um 150 % — seit dem 1. November die dritte (1. 11. 50 %, 15. 11. 60 %) — entziehen können. Die Flucht vor der diesmonatlichen 150prozentigen Erhöhung war natürlich besonders stark, aber bei der Kürze der Zeit — blieben doch nur acht Tage den Verladern zur Verfügung — verfielen trotz größter Beschleunigung viele Wareneigner wegen des enormen Güterandrangs in die erhöhte Fracht, als eine gewisse Entschädigung für die rapiden Erhöhungen der Eisenbahnfrachten ist eine Änderung der Güterklassifikation geplant, welche eine Einschiebung neuer Tarifklassen und die Verbilligung der Frachten für eine Anzahl von Gütern sowie eine Ermäßigung der Frachtsätze im Stück- und Eilgutverkehr bezweckt. Daß mit dem heutigen Tage, wie bisher, stets am 1. und 15. eines jeden Monats die Hafenarbeiter eine Erhöhung ihrer Löhne und zwar diesmal um täglich 800.— M. erwirkt haben, wird niemand überraschen, welcher die unaufhaltsam fortschreitende Verteuerung des Lebensunterhalts und die ständige Markentwertung aufmerksam verfolgt. Mit der Steigerung der Arbeitslöhne erhöhen sich automatisch auch sämtliche Hamburger Platzkosten einschließlich der Kaigebühren, welche, falls es, wie anzunehmen, alle 14 Tage so weitergeht, die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens gegenüber Rotterdam und Antwerpen allerdings einer starken Belastungsprobe unterwerfen. Die Güterbewegung war im Monat November noch eine recht lebhafte, die Haupteinfuhrartikel bestanden aber aus Getreide, Futtermitteln und Kohlen.

Die Elbfrachten sind infolge der weiteren enormen Verteuerung von Kohle und allen anderen Betriebsmitteln entsprechend erhöht worden und betragen heute:

Magdeburg	500	Torgau	789
Schönebeck	522	Riesa	857
Barby	545	Dresden	937
Aken	570	Laube/Tetschen	1100
Wallwitzhafen	594	Halle	690
Coswig	630	Berlin	585/620
Kleinwittenberg	665	Breslau	850

Mark für 100 kg.

Die Frachtsätze verstehen sich für Güter der Eisenbahntarifklasse C. Nach den böhmischen Plätzen kommt noch der Tauchtiefenzuschlag hinzu, welcher heute 22.— M. für 100 kg beträgt.

f) Östliche Wasserstraßen.

Hafen und Werft in Gdingen.

An sich ist es kein schlechtes Zeichen, wenn aufstrebende Völker den Verkehr auf Strömen und Meeren suchen und fördern. Das alte polnische Reich dehnte sich in seiner Blüte über Litauen bis zur Ostsee; allein von einer Schiffahrt oder Besiedelung jener Landesteile meldet die Geschichte nichts. Erst nach der Errichtung der neuen polnischen Republik nach dem großen Kriege 1914—1918 wollen auch die Polen zu den seefahrenden Nationen gehören und erstreben nicht bloß die Beherrschung des Weichselstroms, sondern auch die der Küste von der pommerschen Grenze bis zur ostpreußischen Grenze. Die Orte Putzig und Gdingen spielen in der polnischen Schiffahrt eine wichtige Rolle. In Gdingen wird ein polnischer Hafen erbaut, und jetzt hat sich nach dem Dziennik Gdanski in Neustadt unter der Firma „Werft in Gdingen" eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung gebildet, welche den Bau und die Ausbesserung von Schiffen, sowie sämtliche Arbeiten ausführen will, die mit dem Schiffsbau verbunden sind. Die Polen hatten gehofft, daß sie die Danziger Werft erhalten werden. Davon ist jetzt keine Rede mehr. Die Danziger Werft sowie die Eisenbahn-Reparaturwerkstatt gehen auf eine Gesellschaft über, in welcher die Polen recht wenig zu sagen haben werden. Nun wenden sie ihre Aufmerksamkeit der Ostseeküste zu. mi.

g) Ausland.

Die Schweiz und der Ausbau des Oberrhein.

Der schweizerische Bundesrat hat in der Frage der Erteilung der Konzession für den von Frankreich geforderten Rückstau des Rheins bei Basel bis auf Schweizergebiet sich dahin entschieden, Frankreich die Einberufung einer gemeinsamen technischen Konferenz nach Basel vorzuschlagen, um die noch vorliegenden technischen Fragen abzuklären. Vorerst sollen schweizerischerseits noch die Delegierten bezeichnet werden. Es kommen dem Vernehmen nach in Betracht die Herren Dr. Herold, Direktor der Eisenbahnabteilung des schweizerischen Eisenbahndepartements und erster Delegierter der Schweiz in der internationalen Rheinkommission, ferner Dr. Bertschinger, erster Experte der Rheinkommission und Payot, Direktor des Basler Kraftwerks. Eine ganze Reihe von Fragen erscheint als bisher unabgeklärt, so daß man heute schon annehmen darf, daß die Erteilung der Konzession nicht so rasch vor sich gehen wird, wie man französischerseits erwartet. Das französische Konzessionsbegehren für die Stauung des Rheins, das dem schweizerischen Bundesrat zugestellt wurde, war von einem Dossier begleitet, wie es bei derartigen Konzessionsgesuchen üblich ist, aber die Prüfung hat ergeben, daß das Dossier nicht vollständig ist. In dem Konzessionsbegehren fehlt u. a. der Name des Konzessionärs, da nicht gesagt wird, ob die französische Regierung oder eine private Unternehmung als solcher auftritt. Die Frist von einem Jahre für die Prüfung des Konzessionsbegehrens, wie sie im Straßburger Kompromiß aufgestellt wurde, beginnt nach schweizerischem Gesetz erst zu laufen, wenn das Konzessionsbegehren mitsamt dem vollständigen Dossier dem Bundesrat zugegangen ist. In der Antwort des Bundesrats an die französische Regierung wurde bekanntgegeben, daß eine schweizerische Kommission mit einer französischen Delegation in Verbindung treten wird.

Am 2. November trat die schweizerische Rheinkommission in Bern zusammen und nahm Kenntnis vom Stande der Vorbereitungsarbeiten für die Regulierung des Rheins auf der Strecke Basel—Straßburg und die Frage des Rückstaues des Rheins über die Schweizergrenze. Beschlüsse materieller Natur wurden nicht gefaßt. Die Kommission wird am 15. Dezember wiederum zusammentreten zur Besprechung der Frage der Revision der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte. Den Vorsitz führt Bundesrat Motta. Außer ihm gehören der Kommission an die Herren Dr. Bertschinger (oben genannt), Minister Dinichert, Dr. Herold und Dr. Valloton (Delegierte in der Rheinkommission, Dr. Mutzner, Direktor des eidg. Wasserwirtschaftsamtes, Dr. Kaiser, Vertreter des eidg. Justizdepartements, Regierungsrat Dr. Miescher von Basel, Dr. Tanner, Vertreter des Kantons Baselland, Ständerat Dr. Wettstein, Präsident des schweizerischen Wasserwirtschaftsamtes, Prof. Dr. W. Burckhardt, Bern und Dr. Hohl vom politischen Departement. Zugezogen wurden ferner die Herren Oberbauinspektor Bürkly, Dr. Strickler, Vertreter des eidg. Departements des Innern und Regierungsrat Dr. Im Hof von Basel.

Nach einer Privatmeldung der Basler „National-Zeitung" soll mit der Ausarbeitung eines Entwurfs nicht das eidg. Wasserwirtschaftsamt betraut werden. Der Bundesrat erörterte, wie er dabei vorzugehen gedenke. Da aber noch Verhandlungen nach dieser Richtung im Gange sind, hält man im Bundeshause mit den Details noch zurück. Indes wird sich wahrscheinlich das eidg. Departement des Innern im Einverständnis mit dem Bundesrat an einige ausländische Fachleute in der Frage der Rheinregulierung wenden. Das Departement wird dabei auch die Vertreter der schweizerischen Grenze anhören. V. K.

Zum Anschluß der Schweiz an die Po-Wasserstraße.

Vor zwei Jahren wurden in der Schweiz und in Italien Anstalten getroffen zur Einberufung einer großen aus italienischen und schweizerischen Fachleuten zusammengesetzten Versammlung, die in Locarno hätte stattfinden sollen, die aber seinerzeit durch italienische Instanzen vereitelt wurde; eine lombardische Gruppe mit dem Sekretariat des italienischen Verbandes für Binnenschiffahrtskongresse in Mailand entfaltete damals eine gewaltige Propaganda für den Anschluß Mailands und des Po an den Comersee statt an den Langensee, für den das vereitelte „Convegno di Locarno" hätte eintreten sollen. Der italienische Binnenschiffahrtskongreß vom Oktober 1921 hat jedoch ergeben, daß die Mehrzahl der italienischen Fachleute und Interessenten sich nicht ohne weiteres dem Comerseeprojekt ergeben will, sondern verlangt, daß der Anschluß an den Langensee in erster Linie nach allen Seiten geprüft werde. Der Jahresbericht des Tessinischen Wasserwirtschaftsverbandes kommt nun auf die Angelegenheit zurück und berichtet u. a. von einer vom italienischen Nationalverband für Schiffahrtskongresse in Rom angenommenen Resolution, in welcher es heißt, daß sich Italien das absolute Verfügungsrecht über die Wasser des Tessinflusses unterhalb de Lago Maggiore vorbehält, und daß die Verbindung Mailand—Lago Maggiore—Greina den italienischen Interessen der Ostschweiz und Mitteleuropas weniger entspreche als die Linie Mailand—Comersee, wenn diese einmal ihre Fortsetzung im Splügen finden werde. Als dann der Tessinische Wasserwirtschaftverband das Convegno di Locarno im Frühjahr 1921 abhalten wollte, ließ die erwähnte italienische Organisation wissen, daß sie sich einer Einberufung der Versammlung widersetze, bis die rechtliche Position Italiens in bezug auf die eigenen Wasserwege von der italienischen Regierung deutlich und endgültig gemäß den Beschlüssen der internationalen Transitkonferenz in Barzelona festgelegt sei. Durch Vermittlung der italienischen Handelskammer für die Schweiz in Genf wurde es jedoch möglich, in Lugano am 9. Oktober 1921 eine Konferenz abzuhalten, an welcher eine Delegation des Tessinischen Wasserwirtschaftverbandes und des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes mit Professor Mario Baroni, dem Präsidenten des italienischen Nationalverbandes für Schiffahrtskongresse, die Angelegenheit besprechen konnten. Baroni hat bei diesem Anlasse wichtige Eröffnungen gemacht. Er betonte, daß, wenn auch die Studien für den Anschluß Mailands an den Comersee viel weiter fortgeschritten seien, dies keineswegs bedeute, daß diejenigen für den Anschluß der oberitalienischen Wasserstraßen an den Lago Maggiore

vernachlässigt würden. Beide Projekte entsprächen großen Interessenkreisen, denen er in keiner Weise zuwiderhandeln wolle. Was die Beschlüsse von Barzelona anbelange, so habe dort die italienische Auffassung triumphiert, und Italien sei entschlossen, die dort angenommenen Grundsätze gutzuheißen. Da von schweizerischer Seite, allerdings inoffiziell, einmal die Internationalisierung des Po auf Grund des Wiener Vertrags verlangt wurde, kam Prof. Baroni auch auf diesen Punkt zu sprechen und betonte, daß der Wiener Vertrag gegen Italien nicht ins Feld geführt werden könne, weil Italien den Wiener Vertrag von allem Anfang an bis zum letzten großen Kriege bekämpft habe. Immerhin aber sei Italien bereit, abgesehen von der rechtlichen Frage, durch Übereinkommen mit der Schweiz alle Fragen der Binnenschiffahrt, die beide Länder gemeinsam angehen, zu lösen. Zum Schlusse teilte er noch mit, daß der Bürgermeister von Mailand eine Delegation des Tessinischen Wasserwirtschaftverbandes einladen werde, in Mailand die italienischen Binnenschiffahrtsplätze und Projekte einzusehen, aber diese Einladung ist, wie der Tessinische Wasserwirtschaftsverband feststellt, bis heute noch nicht eingetroffen. V. K.

Vereinsnachrichten.

Aus verwandten Vereinen.

Ein „Odertag" in Magdeburg.

(Wir verweisen hierzu auf den bereits in Heft 18, Seite 290, veröffentlichten kurzen Bericht über den Odertag. Wir lassen heute nachstehend den offiziellen Bericht des Oderbundes folgen. Die Schriftleitung.)

Der Oderbund und die ihm angeschlossenen Odervereine der Provinzen Schlesien, Brandenburg und Pommern hatten nicht nur ihre Mitglieder, sondern alle Oderinteressenten und außerdem die Vertreter der deutschen Parlamente und der übrigen Stromgebiete zu einer Sitzung nach Magdeburg eingeladen, um dort im Anschluß an die sonstigen Binnenschiffahrtstagungen die Wünsche und Beschwerden der Oder der deutschen Öffentlichkeit zur Kenntnis zu bringen. Der Besuch der Tagung gab Zeugnis davon, daß die Nöte der Oder auch im übrigen Deutschland verstanden werden und dort Widerhall finden.

Der Vorsitzende des Oderbundes, Oberbürgermeister Dr. Trautmann-Frankfurt a. Oder, konnte eine Reihe namhafter Vertreter des Reichstages und Landtages, des Reichswirtschaftsrates und Wasserstraßenbeirates begrüßen und die Vertreter der verschiedenen anderen deutschen Stromgebiete, an ihrer Spitze den Vorsitzenden des Reichsausschusses für deutsche Binnenschiffahrt, Herrn Generaldirektor Ott, willkommen heißen.

Die Vorträge gaben ein leider sehr trübes Bild von den Mängeln und Schäden, die sich allenthalben am Oderstrom herausgestellt haben und dringend eine Beseitigung verlangen. Die Oderschiffahrt, die im Jahre 1921 fast vollkommen lahmgelegt war, ist auch im Jahre 1922 durch den andauernd niedrigen Wasserstand und die vielen Versandungen des Stromes nahezu ebenso schwer behindert und geschädigt, wie im Vorjahr. Eine Abhilfe ist nur möglich, wenn die schon vor Jahren von den gesetzgebenden Körperschaften Preußens beschlossene Regulierung und Vertiefung des Strombettes durchgeführt und die Auffüllung der Wassermenge in der Oder während der trockenen Sommermonate aus dem geplanten großen Staubecken bei Ottmachau endlich ermöglicht wird. Der Vortrag von Herrn Oberstleutnant a. D. Direktor Graetz-Breslau über „Die Verbesserung der Oderschiffahrtsverhältnisse" gab eine packende Darstellung von den früheren großzügigen Maßnahmen der preußischen Regierung zum Ausbau unsres Stromes; er zeigt aber auch, daß das mit schwerer Mühe Geschaffene zu verfallen und unbrauchbar zu werden droht, wenn nicht das ganze Werk nunmehr endlich durch den Ausbau des Staubeckens bei Ottmachau und die Wasserregulierung des Stromes seinen Abschluß findet. Die von landwirtschaftlicher Seite gegen dieses Staubecken erhobenen Einwendungen mögen zwar gewichtig sein, bei näherer Prüfung ergibt sich aber, daß der baldige Ausbau des Staubeckens wirtschaftlich so große Vorteile bringt, daß dem gegenüber der durch Entziehung von Ackerländereien für das Staubecken angerichtete Schaden verhältnismäßig verschwindet.

Herr Syndikus Boltze-Stettin zeigte in seinem Vortrag über „Stettins Handel und die Oder in ihrer Bedeutung als Zubringer zum Seeverkehr", wie gerade Preußens wichtigster Seehafen Stettin alle Mängel, die auf unserem Strom eintreten, deutlich verspürt, und wie durch den mangelhaften Ausbau und die unzureichende Unterhaltung des Stromes auch die deutsche Ausfuhr geschädigt und beeinträchtigt wird. Stettin hat sich schon in den Jahren vor dem Kriege zum ersten deutschen Ostseehafen entwickelt, obwohl die preußische Regierung nicht immer das Aufblühen des Hafenverkehrs mit der genügenden Tatkraft unterstützt hat. Eine weitere Entwicklung des Hafenverkehrs infolge der Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen mit den Ostseeuferstaaten steht zu erwarten. Der gesamte Seeverkehr wird aber aufs schwerste dadurch beeinträchtigt, daß die Fahrrinne von Stettin bis zur Ostsee trotz des schon vor dem Kriege erfolgten Versprechens der Regierung noch immer nicht einen genügenden Tiefgang erhalten hat.

Beide Vorträge zeigten in eindringlichster Weise, wie schwer die ganze Wirtschaftsentwicklung im deutschen Osten durch den mangelhaften Ausbau des Stromes zurückgehalten wird. Alle Anwesenden einigten sich daher zu folgender Entschließung:

„Die zum „Odertag" der Binnenschiffahrtswoche in Magdeburg am 26. August 1922 versammelten Vertreter der deutschen Binnenschiffahrt ersuchen den Oderbund, kein Mittel unversucht zu lassen, die Reichsregierung zu veranlassen, daß die dringend erforderlichen und in drei Gesetzen von 1905, 1913 und 1920 festgelegten Arbeiten zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Oder unterhalb Breslau, vor allem aber der Bau des Staubeckens von Ottmachau, schleunigst in Angriff genommen werden, daß aber außerdem auch die Vertiefung der von Stettin zum Meere führenden Seezufahrtsstraße in der von der Staatsregierung schon vor dem Kriege zugesagten Weise nunmehr endlich zur Ausführung gelangt.

Die gesamte deutsche Binnenschiffahrt hat das regste Interesse daran, daß mit der Vollendung des Mittellandkanals auch auf der Oder Verhältnisse bestehen, die zum Nutzen des gesamten deutschen Wirtschaftslebens einen ungehinderten Binnenschiffahrtsverkehr vom Osten nach Westen und umgekehrt für Fahrzeuge bis zu 1000 t Tragfähigkeit gewährleisten."

Auf ein für den Oderverkehr sehr wichtiges Kanalprojekt, nämlich den Elbe-Oder-Kanal von Dresden nach Frankfurt, wurde gelegentlich dieser Vorträge durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Glücksmann-Guben noch besonders hingewiesen. Die Denkschrift über dieses der Entwicklung des deutschen Ostens überaus notwendige Kanalprojekt ist soeben erschienen.

Im Anschluß an diese Ausführungen zeigte Herr Stadtrat Dr. Müller in dem Kinosaal der Mitteldeutschen Ausstellung noch „Wirtschafts- und Landschaftsbilder von der Oder". Er führte eine Reihe von Lichtbildern vor, die einen vorzüglichen Eindruck nicht nur von den landschaftlichen Schönheiten, sondern auch von der wirtschaftlichen Bedeutung der Oder und ihrer Städte vermittelten.

Der außerdem noch vorgesehene Vortrag von Herrn Geheimrat Gretschel-Breslau über „Staubecken in ihrer Bedeutung für Verkehr und Landeskultur" wurde wegen Behinderung des Referenten den Versammlungsteilnehmern als Druckblatt überreicht.

Auch dieser „Odertag" wird dazu beitragen, nicht nur die Regierung und Volksvertretung, sondern ganz Deutschland von der schweren Not zu überzeugen, unter der die Wirtschaft der Oderprovinzen infolge mangelhafter Unterhaltung des Stromes zu leiden hat, und hoffentlich dazu führen, daß endlich auch der Oder geholfen wird.

Vorstandssitzung des Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals am 26. September 1922 in Magdeburg.

Vor Eintritt in die Tagesordnung begrüßt der Vorsitzende die Herren Geh. Baurat Krause-Berlin und Ministerialdirektor Dr. Ottmann-Berlin, die in der letzten Vorstandssitzung in den Vorstand des Ausschusses gewählt worden sind und sich bereit erklärt haben, das Amt zu übernehmen. Er erteilt dann Herrn Ministerialdirektor Dr. Ottmann das Wort, der über den gegenwärtigen Stand des Kanalbaues ungefähr folgendes ausführt:

Die deutschen Ströme mit Ausnahme der Donau fließen von Süden nach Norden. Der Gedanke, diese Schiffahrtsstraßen zu verbinden, ist sehr alt. Man muß hierbei vier Abschnitte unterscheiden, und zwar 1. vom Rhein bis Herne, 2. von Herne bis Bevergern, 3. von Bevergern nach Hannover und 4. von Hannover bis Magdeburg. Historisch betrachtet ist die Reihenfolge eine andere. Der Dortmund-Ems-Kanal ist zuerst gebaut worden. Nachdem der Redner eingehend den Lauf dieses Kanals geschildert hat, kommt er auf den Rhein-Herne-Kanal zu sprechen. Dieser Kanal erklettert in einer Länge von 34 km eine Höhe von 37 m. Er ist mit sieben Doppelschleusen ausgestattet, die der Bodensenkungen wegen nicht nebeneinander, sondern gegeneinander fußtapfenförmig versetzt angelegt sind. Sämtliche Brücken haben, um bei Bodensenkungen ausreichende Durchfahrtshöhe zu behalten, eine Lichthöhe von 5 bis 6 m. Die Schleusen sind als Schleppzugschleusen ausgeführt und haben eine Breite von 10 m. Nur die Endschleuse ist nicht doppelt ausgeführt. Es hat sich daher jetzt erforderlich gemacht, eine zweite Schleuse zu bauen, die mit 14 Millionen Mark veranschlagt war und deren Ausführung 300 Millionen kosten wird. Der Kanal ist auf das 600-t-Schiff zugeschnitten, so daß dem Verkehr von 1000-t-Schiffen gewisse Schwierigkeiten entstehen. Die Speisung erfolgt aus der Lippe. Mit dem Projekt dieses Kanals ist die Schiffbarmachung der Lippe verbunden, woran jetzt gearbeitet wird. Der Redner kommt nunmehr auf die Kanalstrecke von Bevergern bis Misburg zu sprechen. Die Kanal-

haltung in einer Länge von 219 km ist ohne Schleuse ausgeführt. Mit dem Bau dieses Kanals wurde 1907 begonnen; im Februar 1915 konnte er bis zur Weser in Betrieb genommen werden. Der Wasserspiegel kann von 65 qm auf 82 qm gehoben werden, so daß der Kanal auch für Schiffe bis zu 1000 t allenfalls benutzbar gemacht werden kann. Der Zug des Kanals ist durch das Gelände gegeben. Er geht am Teutoburger Wald entlang und läuft dann am Fuße des Wesergebirges durch die Norddeutsche Tiefebene. Von dem Kanal gehen zwei Zweigkanäle ab, und zwar nach Osnabrück und nach Linden mit einem Nebenzweig nach der Leine. Er kreuzt drei größere Wasserläufe, nämlich die Hase, die Weser und die Leine. Die Überführungen bei Minden und Hannover sind besonders für Magdeburg von Bedeutung, da hier ja auch eine Überbrückung der Elbe notwendig ist. Bei Minden ist außerdem der Abstieg zur Weser interessant, der durch eine Schachtschleuse erfolgt, die 70 % Wasser erspart. Der auf dem rechten Weserufer belegene Mindener Hafen ist in halber Höhe angelegt; er hat bisher keinen unmittelbaren Anschluß an die Weser, wird ihn aber baldigst erhalten. Die lange Haltung des Kanals hat den Bau von sieben Sicherheitstoren erforderlich gemacht. — Hiermit sind die Bauten behandelt, die bereits ausgeführt sind. Der Redner berichtet dann kurz über den geplanten Hansa-Kanal, der bisher technisch noch nicht als ausreichend gelöst betrachtet werden kann. Insbesondere die Speisungsfrage bedarf noch einer gründlichen Durcharbeitung. In den nächsten Jahren kann mit einer Verwirklichung dieses Planes nicht gerechnet werden. Da aber etwas geschehen müsse, um das rheinisch-westfälische Industriegebiet an die norddeutschen Häfen anzuschließen, befürwortet der Redner die Kanalisation der Weser von Minden bis Bremen, die erheblich billiger sei als der Bau eines Kanals und deren Ausführung im wesentlichen durch den Gewinn aus der Wasserkraft finanziert werden kann. Damit würde auch erreicht, daß der einzige Strom, der nicht internationalisiert ist, für größere Schiffe fahrbar gemacht würde. Der Redner kommt nunmehr auf die Kanalstrecken zu sprechen, die noch gebaut werden müssen, und zwar von Misburg über Lehrte und Braunschweig bis zur Elbe bei Magdeburg. Er berührt kurz den Streit zwischen den Anhängern der Nord- und der Südlinie. Gegen die Nordlinie wird geltend gemacht, daß sie durch ein industriell noch nicht erschlossenes Gebiet führt. Die Südlinie dagegen, die durch eine industriereiche Gegend läuft, hat den Nachteil, daß sie mit einer verlorenen Steigung und einer Niveaukreuzung der Elbe verbunden ist. Die Lösung der Streitfrage ist in der Mittellinie gefunden worden, deren westlicher Teil dem Zuge der Südlinie, deren östlicher Teil dem Zuge der Nordlinie folgt. Die Bauausführungen dieser Kanalstrecke sind mit dem Kriegsende begonnen worden. Da für die zurückflutenden Truppen Arbeit geschaffen werden mußte, ist der Bau des Zweigkanals nach Hildesheim und der Strecke bis Peine in Angriff genommen worden. Der Redner kommt dann auf die Überführung der Elbe bei Magdeburg und den Abstieg nach dem Ihlekanal zu sprechen. Er hält die Lösung der stromaufwärts gerichteten Mündung des Abstiegkanals nicht für sehr glücklich, aber nach den örtlichen Verhältnissen leider für den einzig gangbaren Weg. Für den Kanal ist eine Breite von 34 m und eine Tiefe von 3½ m vorgesehen, so daß das 1000-t-Schiff darauf verkehren kann. Der Hauptkanal soll mit Zugschleusen ausgestattet werden, die 12 Millionen Jahrestonnen bewältigen können. Der Redner geht dann kurz auf die Geschichte des Kanals ein. Im Dezember 1920 entdeckte Preußen sein kanalfreundliches Herz; das Reich, auf das drei Monate später die Wasserstraßen übergingen, muß der Hauptsache nach die Baukosten tragen. Im Mai 1921 fand in Wernigerode eine Zusammenkunft der beteiligten Länder statt. Braunschweig entschied sich für die Mittellinie, nachdem seine Forderung, den Kanal näher nach Braunschweig heranzurücken, als berechtigt anerkannt wurde. Für die Mittellinie sprach auch der Umstand, daß die Vorarbeiten für die Südlinie nicht unerhebliche Zeit in Anspruch nehmen würde. Schwierig ist die Wasserbeschaffung. Der Harz muß herangezogen werden. Bei der Rappbode ist eine Talsperre vorgesehen, die 42½ Millionen cbm Wasser aufspeichern kann, das durch Zubringer dem Kanal zugeführt werden soll. Außerdem sind noch Talsperren an der Ecker und an der Oker vorgesehen, die 8 bezw. 35 Millionen cbm fassen sollen. Diese Talsperren sollen 65 Millionen Kilowattstunden Strom erzeugen. Außer dem Bau des Kanals ist auch noch eine Verbesserung des Flußlaufes erforderlich. Die Elbe muß bei Magdeburg wesentlich verbessert werden. In Wernigerode wurde in den Wasserstraßenplan die Kanalisierung der Saale bis Kreipa und ein Stichkanal bis Leipzig (Elster-Saale-Kanal) einbezogen einschließlich des Baues eines Stichkanals von Bernburg bis Staßfurt. Der Redner geht dann auf die Frage ein, welche Kanalstrecken zunächst die größte Aussicht haben, gebaut zu werden. Die sehr knappen Geldmittel müssen vorläufig konzentriert werden auf das, was bereits begonnen ist. Das ist der Stichkanal nach Hildesheim und die Kanalstrecke bis Peine. Von den Baukosten übernehmen die interessierten Länder ein Drittel, und zwar werden Preußen davon 80,7%, Sachsen 11,5%, Braunschweig 4,8%, Anhalt 2,5 und Thüringen 0,5 % tragen. Die Baukosten werden ungefähr 392,8 Millionen Goldmark, also zur Zeit etwa 78,5 Milliarden Papiermark betragen. Der Redner schließt seine Ausführungen mit der Hoffnung, daß, wenn auch vorläufig die begonnenen Strecken zu Ende geführt werden müßten, auch das Reststück des Kanals in absehbarer Zeit gebaut werden könne, und daß der Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals damit sein Ziel erreichen möge.

Herr Geheimrat Dr. Zuckschwerdt dankt dem Redner für seine hochinteressanten Ausführungen und begrüßt den inzwischen erschienenen Herrn Oberpräsidenten Hörsing.

Herr Stadtrat Wittmaack richtet an den Redner die Frage, an welcher Stelle bei Eintritt von Arbeitslosigkeit mit dem Bau begonnen würde.

Herr Ministerialdirektor Dr. Ottmann antwortet hierauf, daß in erster Linie Magdeburg in Frage komme, da hier zahlreiche Industrien konzentriert seien. Man habe zuerst an den Bau des Umgehungskanals gedacht, da aber hiermit sehr große Eingriffe in die bestehenden Verhältnisse verbunden seien, hoffe man, diesen Plan zurückstellen zu können.

Herr Bürgermeister Hausmann hält es für zweckmäßig, daß die Mitglieder des Ausschusses davon unterrichtet werden, daß der Kanal vorläufig nur bis Peine gebaut werden soll. Man müsse aber für den Weiterbau Stimmung machen, da nur dadurch der Ausschuß zusammengehalten werden könne.

Herr Geheimrat Dr. Zuckschwerdt sagt dies zu.

Da sich niemand mehr zum Wort gemeldet hat, schließt Herr Geheimrat Dr. Zuckschwerdt mit Worten des Dankes die Sitzung.

Tagung des Ausschusses des Werra-Kanal-Vereins.

Nachdem bereits am 23. Oktober d. Js. die Organe des Vorarbeitenamtes für den Weser-Main-Kanal in Eisenach Sitzungen abgehalten hatten, tagte am 24. Oktober d. Js. der Ausschuß des Werra-Kanal-Vereins ebenfalls in Eisenach.

Die Verhandlungen leitete an Stelle des erkrankten Vereins-Vorsitzenden, Oberbürgermeister Dr. Becker-Minden, der stellvertretende Vorsitzende Staatsrat z. D. Dr. Quarck-Coburg. — Nach Begrüßung der Erschienenen, insbesondere der Vertreter der Wasserstraßendirektion Hannover und des Vorarbeitenamts für den Weser-Main-Kanal widmet er dem seit der letzten Sitzung dahingeschiedenen Ministerialdirektor Dr.-Ing. Sympher als dem Vorkämpfer der Belange des Weser-Main-Kanals warme Worte des Dankes und Gedenkens. — Die Anwesenden erheben sich zu Ehren des Entschlafenen von ihren Plätzen.

Es wird sodann mitgeteilt, daß der Vorstand mit Rücksicht auf die jetzigen Zeitverhältnisse von einer Einberufung der Hauptversammlung, die satzungsgemäß in diesem Jahr hätte stattfinden müssen, im Einverständnis mit dem Verwaltungsrat abgesehen habe, daß aber in Aussicht genommen sei, vor Abschluß der Vorarbeiten eine Hauptversammlung einzuberufen.

Nach Erstattung des Geschäftsberichts durch den stellvertretenden Vorsitzenden und des Kassenberichts durch den Schatzmeister macht Oberbaurat Innecken vom Vorarbeitenamt in Eisenach Mitteilungen über den Stand der Vorarbeiten. Aus seinem Bericht ist folgendes hervorzuheben:

Die Fertigstellung der Entwurfsarbeiten ist bis 1. 4. 23. bestimmt zu erwarten. — Um die in Rede stehenden Kanalpläne in weiteren Kreisen bekanntzugeben, hat sich das Vorarbeitenamt mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers im Verein mit dem Werra-Kanal-Verein, der die Kosten getragen habe, an den Ausstellungen in Essen, Magdeburg und Nürnberg beteiligt.

Die Kanalisierungsstrecke reicht von Hannoversch-Münden bis etwa Herrenbreitungen. Auf dieser Strecke, welche den vorhandenen Werra-Flußlauf nach Möglichkeit benutzt, sind 33 Staustufen mit etwa 4 Meter Gefälle vorgesehen.

Bei Herrenbreitungen beginnt die eigentliche Kanalstrecke. Der Kanal verläßt das Flußtal und wird an der Hang verlegt. — Für diese Strecke sind im Werragebiet 6 Staustufen mit durchschnittlich je 8 Meter Gefälle vorgesehen. — Dann folgt ein Hebewerk mit 62 Meter Hub (geneigte Ebene), mit dem die Scheitelhöhe auf + 356 Meter erreicht wird. Die Scheitelstrecke hat eine Länge von 17 Kilometer und reicht bis Haina bei Römhild. — Für den Südabstieg ist ein senkrechtes Schiffshebewerk von 38 Meter Hub vorgesehen. Mit 8 Staustufen wird der Anschluß an den Main-Donau-Kanal erreicht.

Dem Vorarbeitenamt ist neben der Aufstellung eines allgemeinen Entwurfs für den Bau eines Weser-Main-Kanals die Aufgabe gestellt, zu untersuchen, ob es möglich ist, durch Anlage von Talsperren eine Anreicherung der fließenden Welle der Weser so weit zu erreichen, daß eine Kanalisierung der Weser nicht erforderlich wird. Dieser Stauraum kann nach den angestellten ausführlichen Untersuchungen nicht geschaffen werden, hauptsächlich wegen der Schwierigkeiten, welche nach dem verlorenen Kriege die Umsiedelung ganzer Dörfer verursacht und wegen der Kosten, welche die Verlegung der Eisenbahnstrecken betragen werden, sowie wegen der durch den Krieg veränderten Bedeutung der Landwirtschaft, weil man jetzt nicht mehr ohne weiteres tausend Hektar fruchtbaren Landes entbehren könne. — Deshalb ist von der Staatsbauverwaltung die Vollkanalisierung der Weser von Bremen bis Hannoversch-Münden in Vorschlag gebracht. Es ist zu hoffen, daß dieser Ausbau, der seine Stütze

in Kraftgewinn findet und eine sehr hohe Verzinsung des Baukapitals gewährleistet, in allernächster Zeit zur Ausführung gelangen wird.

Bei Besprechung dieser Ausführungen wird aus der Versammlung heraus darauf hingewiesen, daß die jetzt geplante Lösung der Frage der Überwindung der Wasserscheide, die den Wegfall des Tunnels bedingt, ganz besonders dazu beitragen werde, den Bau zu sichern.

Dem Weserbund, der sich nicht nur den Ausbau der Weser, sondern auch die Nord-Süd-Verbindung zum Ziel gesetzt hat, gehört der Werra-Kanal-Verein als Mitglied an. — Durch die von dem Bund herausgegebene Zeitschrift „Die Weser" werden diese Ziele in der Öffentlichkeit bekannt gemacht und eingehend besprochen. — Die Mitglieder des Werra-Kanal-Vereins haben daher ein großes Interesse daran, das Fortbestehen dieser Zeitschrift dadurch zu unterstützen, daß sie nicht nur selbst abonnieren, sondern auch in Bekanntenkreisen dafür werben. Die Zeitschrift wird in Zukunft zur Weitergabe von Mitteilungen an die Mitglieder des Werra-Kanal-Vereins benutzt werden.

Die aus dem Verwaltungsrat des Vereins satzungsgemäß ausscheidenden Herren

Bürgermeister Dr. Stolzenberg, Eschwege,
Regierungsrat Petzet, Bremen,
Syndikus Dr. Metterhausen, Cassel,
Syndikus Michelau, Bremen,
Bergassessor Hecker, Heringen,
Geheimrat Held, Regensburg

werden für eine neue dreijährige Wahlzeit wiedergewählt.

In den Ausschuß des Vereins werden kooptiert:
Stadtrat Weber, Cassel,
Rittergutsbesitzer Kossenhaschen, Erfurt,
Syndikus Dr. Flügel, Bremen,
Landrat Langer, Eschwege.

An Stelle des Oberbürgermeisters Schmieder-Weinsberg, der sein Amt als Mitglied des Verwaltungsrats für den Werra-Kanal-Verein niedergelegt hat, wird Stadtrat Weber-Cassel in diese Körperschaft gewählt.

Zum Schluß der Sitzung weist Geheimer Oberbaurat Brandt-Berlin auf die Absicht hin, dem Ministerial-Direktor Dr.-Ing. Sympher einen Gedenkstein an der Stelle, an welcher das größte unter seiner Leitung und nach seinen Plänen geschaffene Bauwerk, an der Kanalüberführung bei Minden i. W., zu setzen. — Er bittet, die Mitglieder möchten sich selbst an der Aufbringung der Mittel beteiligen und in Bekanntenkreisen dafür werben.

Kursbericht über die Aktien der deutschen Binnenschiffahrtsgesellschaften

für den Monat November 1922

mitgeteilt vom Bankhause Sally M. Mainz, Hamburg 11, Ness 1. Telegrammadresse: Mainzbank. Fernsprecher: Merkur 6114—6119

Kursbericht über die Aktien der deutschen Binnenschiffahrtsgesellschaften für den Monat November 1922, mitgeteilt vom Bankhause Sally M. Mainz, Hamburg 11, Neß 1. Telegr.-Adr.: Mainzbank. Fernsprecher: Merkur 6114—6119.

Die Effektenhausse hat im November ihren Fortgang genommen. Die Devisenkurse langsam einholend und sie am Schluß des Monats sogar bedeutend übertreffend, gehen die Aktien der Binnenschiffahrtsgesellschaften mit Kursen in den Dezember, die in den Durchschnitt der Kurse vom Anfang November um das Ein- bis Zweifache übertragen. Daß damit bereits ein Kursstand erreicht sei, der dem Sachwert der Aktien entspricht, kann insbesondere bei den Schiffahrtsgesellschaften nicht angenommen werden. Da außerdem die allgemeine Tendenz trotz verhältnismäßig stabiler Devisenkurse eher eine Verschlechterung als eine Verbesserung der Mark erkennen läßt, ist eine Fortdauer der Aktienhausse — vorübergehende Rückschläge ungerechnet — sehr wahrscheinlich. Die ersten Dezembertage mit ihren weiteren Kursauftrieben entsprechen denn auch dieser Vermutung. Der weitere Verlauf hängt natürlich nicht allein von der finanziellen Gestaltung des deutschen Wirtschaftlebens ab, sondern auch von den sich unaufhörlich ablösenden politischen Gesichtspunkten. Doch muß hier zugestanden werden, daß sich die Börse, vielleicht nicht ohne den Einfluß des neuen Kabinetts, der politischen Entwicklung bedeutend freier als früher gegenüberstellt. Natürlich hat auch dies seine Grenzen. Alles in allem darf die Lage des Aktienmarktes als finanzielle Vertretung von Schiffahrt und Industrie optimistisch betrachtet werden. Die Kurse der einzelnen Binnenschiffahrtsgesellschaften notierten im Berichtsmonat wie folgt:

	November 1922			
	1.	10.	20.	29.
Bremer Schleppschiff.-Ges., Bremen	4200	6200	6000	6800
Mindener Schleppschiff.-Ges., Minden	—	—	3100	3900
Neue Norddeutsche Flußdampfer-Ges., Hamburg	2900	4000	5200	4500
Preuß.-Rhein. Dampfschiff.-Ges., Köln	1800	—	—	5300
Schleppschiffahrt-Ges. Unterweser, Bremen	6575	14000	18000	16500
Schles. Dampfer Co. Berliner Lloyd, Breslau	1200	1200	1700	3000
Sächsich-Böhmische Dampfschiff.-Ges., Dresden	10000	—	9100	—
Verein. Elbeschiff.-Ges., Bremen	3450	6900	7800	7850

Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde

mitgeteilt vom Berliner Wetterbureau.

		Wasserstand am														
		1. 11. cm	2. 11. cm	3. 11. cm	4. 11. cm	5. 11. cm	6. 11. cm	7. 11. cm	8. 11. cm	9. 11 cm	10. 11. cm	11. 11. cm	12. 11 cm	13. 11. cm	14. 11. cm	15. 11. cm
Memel	Tilsit	136	137	138	143	154	166	—	214	217	216	217	215	213	210	207
Pregel	Insterburg	—29	—29	—21	—20	—13	4	11	2	0	—4	—1	—7	—16	—13	—16
Weichsel	Thorn	173	164	156	154	156	166	188	184	187	180	196	228	267	206	184
Oder	Ratibor	236	220	208	211	205	232	212	203	195	178	190	196	183	174	170
„	Breslau	—40	—44	—34	—62	—62	—64	—58	—54	—76	—73	—82	—88	—90	—88	—96
„	Krossen	257	247	237	232	230	232	230	225	220	216	214	211	207	202	196
„	Frankfurt	251	238	225	216	211	208	209	211	212	201	197	197	194	187	183
Warthe	Landsberg	60	61	65	66	70	72	66	66	67	70	72	74	74	74	74
Netze	Vordamm	24	27	30	31	40	37	42	46	46	44	45	46	42	36	35
Elbe	Dresden	—88	—88	—85	—81	—71	—71	—56	—58	—68	—74	—74	—67	—69	—73	—86
„	Barby	187	185	184	184	185	192	206	221	226	233	238	235	231	227	227
„	Magdeburg	137	132	128	128	132	134	144	158	162	168	188	172	172	170	164
„	Wittenberge	205	200	195	191	191	191	191	197	209	219	226	232	236	235	233
Saale	Grochlitz	116	124	124	124	130	174	184	176	198	224	224	216	204	190	180
Havel	Spandau*)	70	73	72	70	74	78	78	78	78	78	79	76	77	77	77
„	Rathenow*)	16	14	16	20	23	28	30	35	35	36	39	38	38	39	41
Spree	Spremberg*)	90	83	85	80	85	101	101	98	82	70	85	84	76	72	76
„	Kersdorf*)	230	230	230	230	235	236	233	234	198	232	230	226	228	232	228
Weser	Münden (Hann.)	164	174	177	198	222	265	233	215	300	287	285	246	222	230	223
„	Minden (Westf.)	236	256	268	258	260	288	316	322	372	362	374	354	332	316	300
Rhein	Maximiliansau	462	459	474	563	573	604	598	583	579	569	572	568	548	530	514
„	Caub	250	246	246	252	294	333	379	398	408	409	405	404	390	374	352
„	Cöln	238	251	268	283	326	403	441	481	518	516	497	424	449	422	392
Neckar	Heilbronn	73	73	156	148	220	190	158	185	170	220	190	170	158	142	123
Main	Hanau	282	282	288	287	290	295	290	304	312	321	300	302	300	304	300
Mosel	Trier	144	154	176	228	281	292	318	319	321	283	242	209	179	154	145

*) Unterpegel.

Bücherbesprechung.

Wasserstraßenjahrbuch 1922. Herausgeber Regierungsrat Dr. Reinhold Zeitler, Richard Pflaum-Verlag, München.

Das Wasserstraßenjahrbuch, welches zum ersten Male im Jahre 1921 herausgegeben wurde und hauptsächlich die süddeutschen und die hiermit im Zusmmenhang stehenden Wasserstraßenfragen behandelte, hat in diesem Jahre eine wesentliche Erweiterung erfahren: auch Mittellandkanal und Hansa-Kanal sind aufgenommen.

Das vorliegende Werk weist eine große Reichhaltigkeit auf. Die Aufsätze stammen durchweg von hervorragenden sachverständigen Persönlichkeiten. Zuerst werden allgemeine Fragen der Wasserwirtschaft, von Hafenanlagen, Umschlagsverkehr und Siedelung an Wasserstraßen behandelt. Dann werden wichtige Probleme an den großen Stromgebieten des Rheins und der Donau untersucht und auch die neue Mainkanalisierung von Offenbach bis Aschaffenburg beschrieben. Ein besonders wertvolles Kapitel bilden die Betrachtungen über die großen Verbindungen vom Rhein zur Donau: die Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau, die Kanalisierung des Neckars und der Neckar—Donau-Kanal. Weitere Aufsätze beschäftigen sich mit der Weser und ihren Verbindungen mit dem Main, mit dem Mittellandkanal und dem Hansa-Kanal. Ein kurzer Nachtrag erläutert die kürzlichen Beschlüsse der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bezüglich des Kraftwerkes bei Kembs.

Besonders zu begrüßen ist es, daß in dem Anhang wichtige Dokumente, wie die neue Donau-Akte, die Denkschrift der Reichsregierung hierzu, die Verträge der Neckar-Aktiengesellschaft, der Rhein—Main—Donau-Aktien-Gesellschaft und ihre Satzungen, sowie Tarife und anderes Aufnahme gefunden haben.

Das Wasserstraßenjahrbuch 1922 bietet allen Interessenten eine Fülle wertvollen Materials. Der nächste Jahrgang soll auch noch die östlichen Wasserstraßen, insbesondere die Elbe und die Oder, erörtern, so daß dann das Wasserstraßenjahrbuch seinem Namen voll und ganz Rechnung tragen wird.

Aufbau und Gliederung der Interessenvertretung der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmer. Von Dr. Herbert Ippen. Selbstverlag des Verfassers, Hamburg 19, Ottersbeckallee 31.

Vor uns liegt eine Schrift, die in weiten Kreisen der Binnenschiffahrt Beachtung verdient. Der Verfasser hat es unternommen, die gesamte Organisationsfrage in der Binnenschiffahrt einheitlich darzustellen und zu erläutern. Wie am Schluß der Einleitung gesagt ist, soll nicht die Lösung der wesentlichsten Fragen, die sich an die Binnenschiffahrt knüpfen, in der Arbeit gebracht werden, sondern es galt, die Formen zu zeigen, in denen sich die interessierten Unternehmer an der Lösung beteiligen. Dies ist dem Verfasser in vorzüglicher Weise gelungen. Manchem, welcher die komplizierten Zusammenhänge in der gesamten deutschen Binnenschiffahrt nicht ohne weiteres zu überschauen vermag, wird die Arbeit Klarheit und Überblick verschaffen. Das Werk gliedert sich in drei Hauptteile. Der erste Teil behandelt die Vertretung der allgemeinen Berufsinteressen, der zweite Teil die Vertretung der Arbeitgeberinteressen. Beide Teile erläutern zunächst Entstehung und inneren Aufbau. Der erste Teil bringt dann die Eingliederung der Vertretung der allgemeinen Berufsinteressen in die Beiräte für die staatliche Tätigkeit im Verkehrswesen, der zweite Teil die Eingliederung der Vertretung der Arbeitgeberinteressen in die Spitzenorganisationen. Der dritte Teil beschäftigt sich mit der Berufsvertretung der Kleinschiffer durch Zwangsverbände. In einem Rückblick und einem Ausblick wird nochmals ein kurzer Überblick über die gesamte Organisation gegeben und im Zusammenhang hiermit werden allgemeine Organisationsfragen erörtert. Besonders wertvoll sind die beigefügten Übersichtstafeln. Die eine bringt ein Verzeichnis der Binnenschiffahrtsvereine in schematischer Anordnung, die dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt angeschlossen und derjenigen Verbände, die in dem innerhalb des Zentralvereins bestehenden Reichsausschuß der deutchen Binnenschiffahrt zusammengeschlossen sind. Aus der zweiten Tafel ist die Gliederung der Gesamtorganisation in ihren vielfachen Zusammenhängen besonders klar ersichtlich. Zum ersten Teil der Arbeit ist noch zu erwähnen, daß kürzlich durch Beschlüsse der Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt und der Plenarversammlung des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt ein besonders enges Zuammenarbeiten beider innerhalb des Zentralvereins herbeigeführt wurde. Insoweit ist bereits gegenüber den Ausführungen des Verfassers ein weiterer Fortschritt in der Organisationsfrage erreicht.

Die Schrift kann allen, die an der Binnenschiffahrt überhaupt, sowie an ihrer Organisation Interesse nehmen, wärmstens empfohlen werden.

Vom 1. 1. 23 ab erscheint die Zeitschrift nur noch einmal monatlich, und zwar am 15. jeden Monats. **Die Schriftleitung**

Die heutige Nummer enthält Beilagen folgender Firmen:

1. **Deutsche Maschinenfabrik A.-G. Duisburg,** betr. **„Elektro-Hebezeuge für alle Betriebe"**
2. **Kjellberg Elektroden G. m. b. H., Berlin SW 68,** betr. **„Spezial-Elektroden, Gleichstrom-Schweißdynamos, Wechselstrom-Schweißtransformatoren",** auf die wir unsere verehrlichen Leser besonders aufmerksam machen.

„BERLIN"

Sonder-Ausgabe der Zeitschrift „SCHIFFBAU"

Eine ausführliche Beschreibung des auf der Schiffswerft und Maschinenbauanstalt A.-G. „Weser", in Bremen, für den Norddeutschen Lloyd erbauten

Doppelschrauben-Passagier- u. Frachtdampfers „BERLIN"

mit 56 Abbildungen im Text, 9 großen Schiffsplänen und 16 farbigen Tafeln

Preis 500 Mark

*

Gegen vorherige Einsendung des Betrages portofrei zu beziehen vom Verlag der

ZEITSCHRIFT „SCHIFFBAU", BERLIN C 2, BREITE STRASSE 8/9

XXIX. Jahrgang 1922
Heft 21
1. November

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

54. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender i. V.: **Kommerzienrat Gustav Stinnes = Mülheim=Ruhr**

Die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“ ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Concessionierter Sächsischer Schiffer-Verein zu Dresden.
4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
5. Elbe-Ostsee-Kanal-Verein E. V. zu Wismar.
6. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
7. Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
8. Kanal-Verein Berlin—Leipzig.
9. Linksemsische Kanal-Genossenschaft zu Lingen a. d. Ems.
10. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
11. Ostpreußischer Verein für Binnenschiffahrt, Königsberg i. Pr.
12. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
13. Schiffahrtsverein Magdeburg zu Magdeburg.
14. Schlesischer Provinzial-Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt mit dem Sitze in Breslau.
15. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau u. Neckar, Stuttgart.
16. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
17. Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen mit dem Sitze zu Hannover.
18. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
19. Verein für Binnenschiffahrt in Schleswig-Holstein E. V., Kiel, Schloßgarten 14.
20. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
21. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
22. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
23. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
24. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
25. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Amtliche Bekanntmachungen und Verordnungen der zuständigen Wasserbaubehörden gehen der Zeitschrift zur Veröffentlichung regelmäßig zu

Verantwortlicher Schriftleiter: **Punt,** Major a. D., **Charlottenburg, Kantstraße 140**

Anzeigen-Verwaltung und Versandstelle, BERLIN C 2, Breite Straße 8/9

Inhalts-Verzeichnis:

	Seite
Zur Geschichte der Rheinschiffahrt	319
Zur Rheinfrage Basel—Straßburg	321
Die Überführung der Berliner Häfen in die Privatwirtschaft	322
Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete	323
Kleine Mitteilungen	325
Vereins-Nachrichten	
a) des Zentralvereins f. deutsche Binnenschiffahrt	
Neue Mitglieder	328
b) aus verwandten Vereinen:	
Der Freiburger Schiffahrtskongreß	328
Die Gruppe Industriegebiet des Küstenkanalvereins	329
Patentbericht	329
Wasserstandsnachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde	330

Bei der herannahenden
Weihnachtszeit

machen wir besonders aufmerksam auf das vor kurzem in unserem Verlage erschienene Werk

SCHIFFS-AESTHETIK

Die Schönheit des Schiffes in alter und neuer Zeit vom technischen und künstlerischen Standpunkt, von

CHRISTOPH VOIGT

Mit 102 Bildern im Text. Elegant gebunden 340 M. zuzügl. 10 M. Porto und Verpackung

Der bekannte Marineschriftsteller Chr. Voigt behandelt in anziehender Darstellung ein bisher wenig erschlossenes Gebiet der Aesthetik — das schöne Schiff aller Zeiten, Stile und Typen, vom Altertum bis zum Panzerschiff, vom Ozeanriesen bis zur Luxusjacht. An der Hand vorzüglicher Bilder von Künstlerhand verfolgen wir die geschichtliche Entwicklung des Schiffes. Wir erfahren, wie von jeher das Bedürfnis vorgelegen hat, die Bequemlichkeiten des Landheims bis zu höchster Prunkentfaltung auf das schwimmende Fahrzeug zu übertragen, und erst unseren Tagen die Schaffung eines besonderen Bordstils vorbehalten geblieben ist. Weiterhin nimmt uns der Reiz gefangen, der in den Beziehungen des schönen Geschlechtes zu Schiff und Meer ruht; die Jachtseglerin und ihre Toilettenfrage erfahren eingehende Berücksichtigung, und mit der Würdigung des neuerlich auch als Heimschmuck bevorzugten Schiffsmodells in allen seinen Abarten klingen die auf Sachkenntnis und seemäßiger Erfahrung fußenden Betrachtungen des Verfassers aus.

Ein hohes Lied auf Schiff und See, auf Technik und Schiffbau, zumal den unseres Vaterlandes, ist es, das unserem Innersten nahegeht, die engumgrenzte Welt des Schiffes, das unter der Last schneeiger Segel über das blaue Wasser dahinschwebt oder im Kampf mit den Elementen unter wehender Rauchfahne trotzig sich Bahn bricht. Wir bewundern das Meer — doch was wäre es ohne das seine Unendlichkeit belebende Schiff, den Gipfelpunkt menschlicher Erfindungsgabe, in dem der Sieg des Menschen über die widerstrebenden Naturgewalten so sinnreich verkörpert ist. So wendet sich das Werk — eine Neuheit in der Seeliteratur — nicht nur an den Fachmann (Seemann, Schiffbauer, Techniker), sondern es will auch den Freund des Seewesens, den gebildeten Laien, den Künstler zu den verborgenen Schönheiten von Schiff und Meer geleiten.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung und den Verlag der Zeitschrift „Schiffbau", Berlin C 2, Breite Straße 8/9

NDL
NORDDEUTSCHER LLOYD
BREMEN

Regelmäßiger Passagier- und Frachtverkehr mit eigenen Dampfern

BREMEN-NORDAMERIKA
BREMEN-SÜDAMERIKA
BREMEN-OSTASIEN
BREMEN-AUSTRALIEN

Nordseebäderverkehr:
Regelmäßiger Dienst während d. Hauptreisezeit
Ostseeverkehr:
Bremen — Danzig — Libau
Schleppschiffahrt:
Weser — Ems — Rhein — Elbe — Ostsee

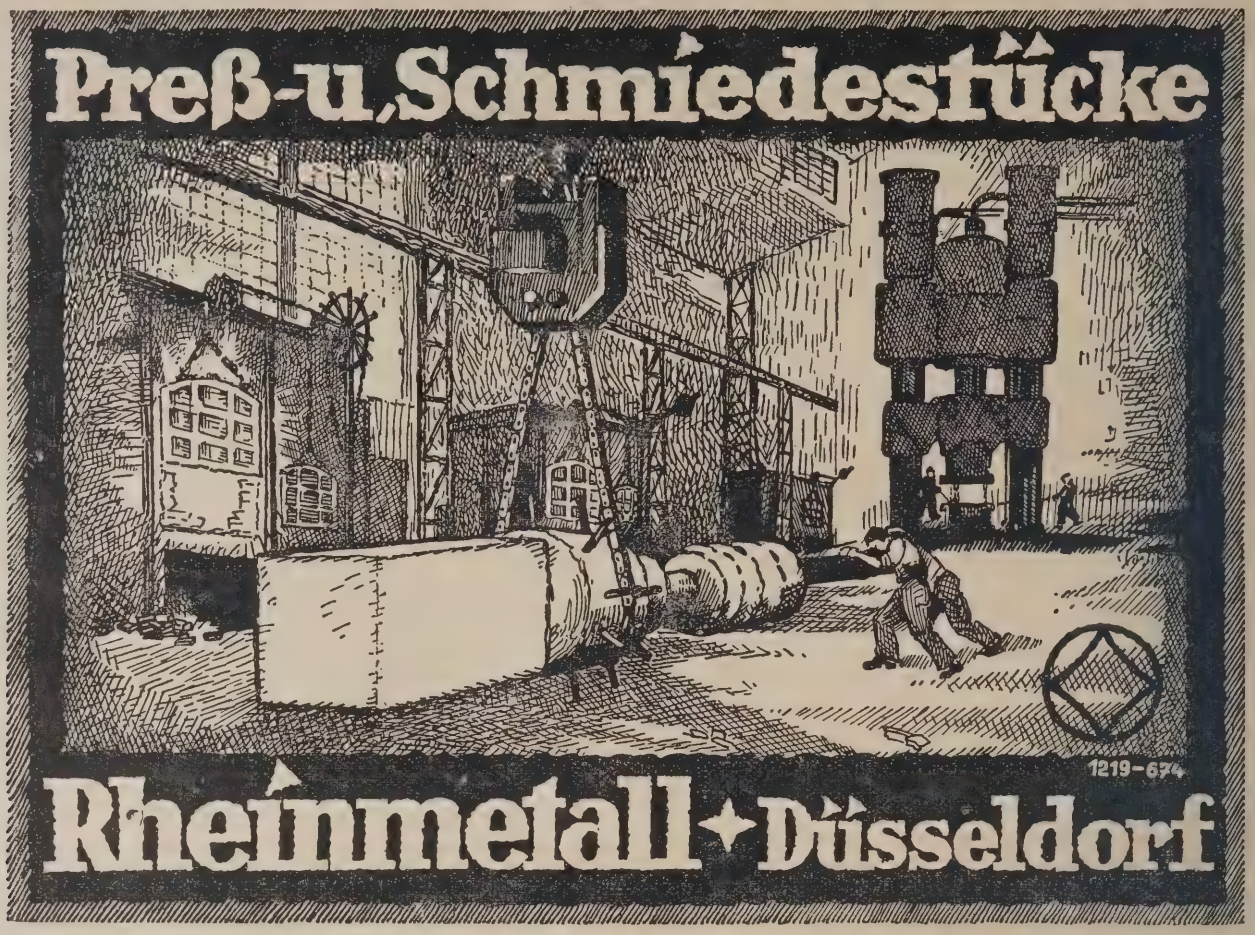
Lloydluftdienst:
Passagier-, Sonder- und Reklameflüge
Lloyd-Reisebüros:
An allen größeren Plätzen Deutschlands
Reisegepäckversicherung

Nähere Auskunft erteilen: NORDDEUTSCHER LLOYD BREMEN und sämtliche Vertretungen

M A N

EISEN-WASSERBAUTEN

B.S.08 DRUCKSACHE v. MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG A.G.



„BERLIN"

Sonder-Ausgabe der Zeitschrift „SCHIFFBAU"

Eine ausführliche Beschreibung des auf der Schiffswerft und Maschinenbau-anstalt A.-G. „Weser", in Bremen, für den Norddeutschen Lloyd erbauten

Doppelschrauben-Passagier- u. Frachtdampfers „BERLIN"

mit 56 Abbildungen im Text, 9 großen Schiffsplänen und 16 farbigen Tafeln

Preis 200 Mark

* * *

Gegen vorherige Einsendung des Betrages portofrei zu beziehen vom Verlag der

ZEITSCHRIFT „SCHIFFBAU", BERLIN C 2, BREITE STRASSE 8/9

Gebrüder Sachsenberg

Aktiengesellschaft / Rosslau a. d. E.

Filialen: Köln-Deutz und Stettin

Maschinenfabrik Gegründet 1844 · Schiffswerft Kesselschmiede · Eisengießerei 1500 Arbeiter

Gebrüder Sachsenberg A.G.

Fluß- und Küstenfahrzeuge aller Art, als

Personen- und Schleppdampfer
Seitenrad-, Hinterrad- und Schraubendampfer, eiserne Schleppkähne, Pontons, Schwimmkrane usw. usw.

Schwimm- und Trockenbagger

Schiffsmaschinen jeder Konstruktion und Größe in bewährten Ausführungen :: **Schnellaufende Dampfmaschinen** zum Antrieb von Dynamos **Schiffskessel**

Original „Buckauer Schiffsschrauben"

HAPAG

PERSONEN- UND FRACHTVERKEHR

HAMBURG-AMERIKA LINIE

HAMBURG-NEW YORK 5-7 tägig
HAMBURG-BALTIMORE 14 tägig
HAMBURG-BOSTON 3-5 wöchentlich
HAMBURG-PHILADELPHIA 3-4 wöchentlich
HAMBURG-NORFOLK 3-4 wöchentlich
HAMBURG-BRASILIEN 14 tägig
HAMBURG-LA PLATA 14 tägig

in Verbindung mit den

UNITED AMERICAN LINES

HAMBURG-PACIFIC-KÜSTE ca. 14 tägig mit D. der American Hawaiian Stship. Co.

HAMBURG-LEVANTE 6 bis 8 Abfahrten monatlich in Verbindung mit der Deutschen Levante-Linie

HAMBURG-AFRIKA ca. 8 tägig in Verbindung mit der Woermann-Linie A.-G., der Deutschen Ost-Afrika-Linie und der Hamburg-Bremer-Afrika-Linie

HAMBURG-OSTASIEN ca. 12 tägig in Verbindung mit dem Norddeutschen Lloyd, Alfred Holt & Co., The Ellerman & Bucknall Steamship Co. Ltd.

HAMBURG-CUBA-MEXICO monatlich
HAMBURG-RIGA wöchentlich
NORDSEEDIENST wöchentlich
OSTSEEDIENST wöchentlich
DURCHFRACHTEN
BINNENSCHIFFAHRT
REISEBÜRO Eisenbahnfahrkarten, Schlafwagenplätze, Gepäckversicherung
LUFTVERKEHR Postbeförderung, Fern-, Rund- und Reklameflüge
SCHIFFSKARTEN nach allen Überseehäfen

HAMBURG-AMERIKA LINIE HAMBURG

Reiseauskünfte erteilen die Geschäftsstellen in

Berlin W 8, Unter den Linden 8
Baden-Baden, Luisenstraße 2
Breslau, Schweidnitzer Stadtgraben 13
Dresden, Moscinskystraße 7
Frankfurt a. M., Kaiserstraße 14
Köln, im Kaufhaus Tietz
Leipzig, Augustusplatz 2
München, Arcisstraße 9
Stuttgart, Schloßstraße 6

sowie an allen größeren in- und ausländischen Plätzen

Amme, Giesecke & Konegen Akt.-Ges.

Breslau, Weidenstraße 30 | **Braunschweig** | Königsberg i. Pr., Schleusenstr. 3e
München, Karlsplatz 24

Ageka-Getreidespeicher

jeder Art und Größe nach den neuesten technischen Grundsätzen

Pneumatische und mechanische
Ageka-Fördermittel

Gewissenhafte Beratung in allen Fragen des Speicherwesens und der Fördertechnik

Pohlig

Verladevorrichtungen jeder Art:

Verladebrücken, Krane,
Pendelbecherwerke,
Elektrohängebahnen,
Waggonkipper (D. R. P.),
Elevatoren, Bandförderer

Selbstgreifer

für jedes Fördergut,
auch für die
härtesten und grobstückigsten Erze

J. Pohlig A-G Cöln

KRANE

FÜR HÄFEN
WERFTEN
FÜR EINZEL-
UND MASSEN-
GÜTER, SPILLE
SCHLEUSEN-
ANTRIEBE, VER-
LADEANLAGEN.

EISENWERK VORM.
NAGEL & KAEMP A.G.
HAMBURG.

Internationale Transport-Vermittlung

C. W. HALM, MAINZ

Telephon: 240 * Telegramm: Halma

Vermittlung von Schiffs-An- und -Verkäufen jeder Art, sowie von Unternehmermaterial. Besorgung von leerem Schiffsraum für Verfrachtung von Massengütern jeder Art. Schiffskörper- u. Transportversicherungen. ∴ Speditions-Agentur-Commission ∴

Spezialität:

Ueberführungen von jeglichen Fahrzeugen von ∴ und nach allen Hafenplätzen Europas ∴

Ia Referenzen

Verkehrs-Anzeigen

veröffentlicht man mit gutem Erfolg in der

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Elektrische und Dampf-

Hafenkrane

Verladebrücken, Krane aller Art

Maschinen- u. Kranbau A.-G.

Düsseldorf

Berlin W 30

OFFERTE:

Nur vom Besitzer kaufen wir geg. bare Kasse **100/250 PS. Schleppdampfer** sowie weitere Fahrzeuge jeder Art.

Bluhme & Roloff G. m. b. H.
Stettin, Klosterstraße 4

Ältere Schiffe

a. Eisen oder Holz, a. z. Fahren nicht mehr verwendbar, ebenso

Dampfer

kauft sofort

Hubert Müller, Schönebeck, Elbe

Betriebswerkmeister (Gr. 7)

als **Brückenmeister** der Rheinschiffbrücke Köln-Mülheim gesucht. Schiffahrts- und wasserkundige Bewerber mit Erfahr. im Maschinenfach, Bauhandwerk und Bureaudienst wollen sofort Lebenslauf und Zeugnisabschriften einreichen.

Oberbürgermeister, Köln

Ausschreibung!

Die Lieferung eines

Schlepp- und Bereisungs-Motorbootes

mit Bootskörper aus Flußeisen, ca. 11 m lang, 2,25 m breit und mit 65 cm Tiefgang, Motorstärke 10—12 PS, soll im öffentlichen Wettbewerb vergeben werden. Die Bedingungen sind beim Wasserbauamt Celle einzusehen und können von hier gegen postgebührenfreie Einsendung in Bar von 235 M. und 6 M. für Porto bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen unter der Aufschrift: **Angebot für ein Schlepp- und Bereisungsboot** bis zur Eröffnungsverhandlung am **11. November 1922, vorm. 11 Uhr,** an das unterzeichnete Wasserbauamt einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Celle, den 20. Oktober 1922.

Wasserbauamt.

Ia KIENTEER

goldgelb streichend, in jeder Menge zu beziehen durch

ADOLF BUBLITZ

Berlin-Schöneberg, Röblingstraße 29

Ein neuer normalspur.

Dampf-Rangierkrahn

preisgünstig ab Lager verkauft

Ludwig Bing :: Berlin-Charlottenburg 2

Oberflächen-Kondensator

für 250 PS-Maschine, 4fache Expansions-Schiffsmasch., gebraucht oder neu, sofort zu kaufen gesucht.

Erich Schön, G. m. b. H., Hamburg, Spaldingstraße 4

Rohöl-Schiffsmotor

mehrere, neu oder gebraucht, von 20-80 PS sofort zu kaufen gesucht. Angeb. unt. H V.3594 an d. Expedition d. Blattes.

Kleine Anzeigen haben großen Erfolg in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt"

Als Kohlenläger geeignete

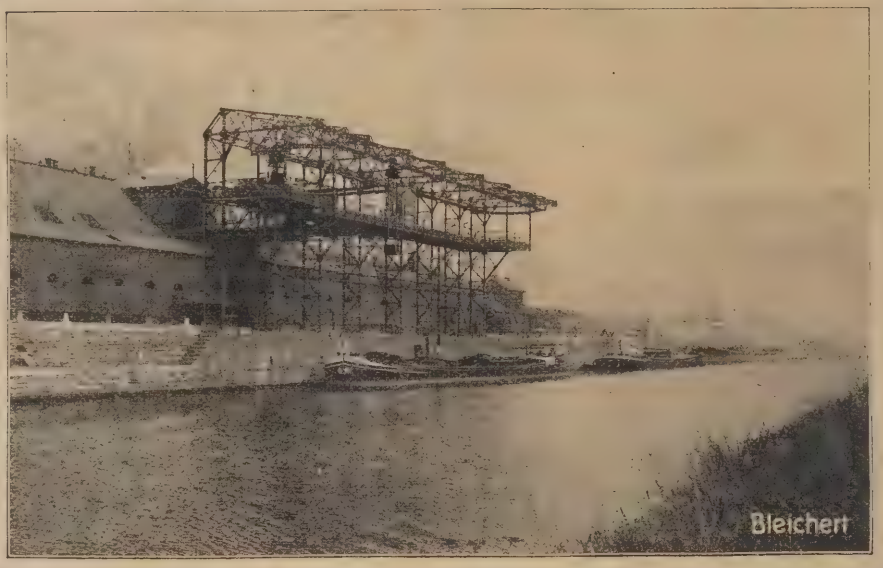
Kähne od. Prähme

in Größe von

2/500 tons Tragfähigkeit

zu kaufen gesucht. — Angebote mit Aufgabe des Preises, der genauen Einzelheiten, wie Dimensionen, Alter, Material, wann und wo zu besichtigen sind zu richten unter **Z H 1686** an die Geschäftsstelle der Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Berlin C 2

Transportanlagen für Hafen- u. Werftbetrieb:



Adolf Bleichert & Co. / Leipzig

Älteste und größte Fabrik der Welt für den Bau von

Drahtseilbahnen und Elektrohängebahnen
Kabelkrane, Becherwerke, Bandförderer

SCHIFFBAU

Wochenschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen u. verwandten Gebieten

Hauptschriftleiter: Dr.-Ing. KARL SCHAFFRAN, Vorsteher der Schiffbau-Abteilung der Preußischen Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau, Berlin

XXIV. Jahrgang

Bezugspreis Inland 200 Mark vierteljährlich

Für das Ausland besondere Preise Einzelhefte 50 Mark

Hervorragendes Ankündigungsblatt für alle zum Schiffbau und zur Schiffsausrüstung gehörigen Erzeugnisse

Probehefte und unverbindliche Anzeigenangebote sendet auf Anforderung kostenlos die Geschäftsstelle der Zeitschrift

Schiffbau, Berlin C 2, Breite Str. 8/9

Hugo Greffenius Aktiengesellschaft

Frankfurt am Main

Komplette Ausstattung von

Silos und Lagerhäusern

für Export- und Importspeicher

Mechanische und pneumatische

Schiffsentlade-Anlagen

Ernsthaften Reflektanten stehen Sonder-Druckschriften bereitwilligst zu Diensten

Beilagen-Reklame!

Geeignete Prospekte finden durch diese Zeitschrift eine ausgezeichnete Verbreitung

Aufträge und Anfragen erbeten an die

Anzeigenverwaltung der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"

Berlin C 2, Breite Straße 8-9

Soeben erschien:

Schiffbau-Kalender 1922/23

Preis gebunden in Ganzleinen

Mark 450.-

Zuzüglich **Mark 12.—** Porto und Versandgebühren

Zu beziehen durch jede Buchhandlung

und den

Verlag der Zeitschrift „SCHIFFBAU", Berlin C 2

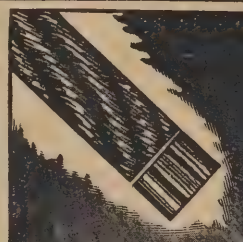
Breite Straße 8-9

Roststäbe
in unübertroffen hochfeuerbeständiger Qualität stellen wir seit Jahren als einziges Sondererzeugnis her.
Kurze Lieferfristen.
Rhein. Eisenwerk GEBRÜDER FABER G.m.b.H., Düren (Rhld.)
Werke: D'dorf-Reisholz, Düren und Lobberich.

Magdeburger Drahtseilwerke G.m.b.H. Biederitz 3

Drahtseile
für jeden Verwendungszweck
Spezialität: Schiffs-Drahtseile

Schiffskessel
Schiffsmaschinen, Überhitzer
(Pat. W. Schmidt)
—
Sämtliche
Kesselsysteme für **Landbetriebe**
—
Landkesselüberhitzer
—
Dampfkraft- u. Motorenanlagen, Bootsmotoren
—
Zentralheizungen usw.
—
Schrauben und **Muttern**
Ottensener Eisenwerk A.-G.
Altona-Ottensen
Stadtvertreter gesucht


DRAHT-SEILE ALLER ART
DRAHTSEILWERKE
HERMANN KLEINHOLZ
OBERHAUSEN · RHLD ·

Letmather Kettenfabrik Görke & Steins
Eisenbahnstation: **Letmathe i. W.**
Fabrik handgeschweisster Ketten jeder Art und Dimensionen
Schiffs- und Kranketten
Kettenräder in hartem Grau- und Stahlguß. **Schmiedestücke** nach Zeichnung, roh und fertig bearbeitet

Deutscher Schiffbau

Revue über den Stand der deutschen Schiffbau-Industrie im Jahre 1908. **Preis innerhalb Deutschlands einschließl. Teuerungszuschlag 150 M., Paketporto und Verpackung** bei direkter Zustellung

Zu beziehen vom

Verlag der Zeitschrift „SCHIFFBAU"
Berlin C 2, Breite Straße 8/9

Dresdner Maschinenfabrik u. Schiffswerft Uebigau

Aktiengesellschaft DRESDEN-N.31.

Filialwerft Regensburg

Raddampfer, Schraubendampfer, Motorschiffe, Waarenboote, Tankkähne, Dampfkessel, Dampfmaschinen, Schiffshilfsmaschinen, Gußstücke in Eisen u. Metall. Alle an Schiffen vorkommenden Reparaturen. Umbau f. Heissdampfmaschinen u.s.w.

Schiffbau Kesselbau
Maschinenbau Baggerbau

Uebernahme

aller Transporte von Gütern

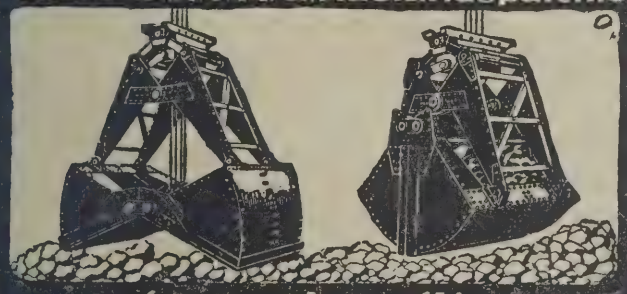
zwischen Rhein, Weser und anschließenden Kanälen

Oberweser Privatschiffer-Vereinigung Transport- u. Handelsgesellschaft m. b. H.

Minden i. W. Fernspr.: Nr. 232 und 313
Bremen Roland Nr. 1238 und 7948
Telegramm-Adresse: **Privatschiffahrt**

Laudi-Greifer

D.R.P.-D.R.G.M. u. Auslandspatente



ein- u. mehrseilig.
Zur Verladung von Erz aller Art / Kalkstein / Kohle / Koks / Kies u.s.w. Zahlr. Referenzen auch für ausgeführte Schwedenerzgreifer.

Carl Laudi Düsseldorf-Grafenberg.

Jetzt:

Maschinenfabrik Carl Laudi

EINBECK (Hannover)

Hafenanlagen zu Mainz

einschliesslich

Mainz-Kastel mit Amöneburg und Mainz-Kostheim.

Verkauf oder Vermietung

von

Industriegelände und Lagerplätzen

mit und ohne Bahn- und Wasseranschluss.

Zollverschlussfähige Lager- und Kellerräume

per sofort oder später zu vermieten.

Auskunft erteilt die Städt. Hafen- u. Lagerhaus-Verwaltung Mainz.

4938

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Kommissions-Verlag: Reinhold Strauß K.-G. Berlin C 2. — Für den Anzeigenteil verantwortlich Fried. Kleiber, Berlin-Steglitz. — Druck: A. Seydel & Cie. Aktiengesellschaft, Berlin SW. 61

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 086507719